

VERSLAG

Business werkgroep

OSLO SIF

Inhoud

| | |
|--|----|
| 1 Praktische info | 2 |
| 1.1 Aanwezig | 2 |
| 1.2 Verontschuldigd | 2 |
| 1.3 Agenda..... | 3 |
| 2 Introductie | 4 |
| 2.1 OSLO | 4 |
| 2.2 Context Smart Innovation Factory (SIF) | 5 |
| 2.3 Scope | 6 |
| 2.4 Aanpak..... | 6 |
| 2.5 Inspiratie..... | 7 |
| 3 Brainstormsessie | 9 |
| 3.1 Doel van de brainstormsessie | 9 |
| 3.2 Use Cases..... | 9 |
| 4 Volgende stappen..... | 14 |
| 4.1 Sneuvelmodel SIF | 14 |
| 4.2 Volgende werkgroepen | 14 |
| 4.3 Contactgegevens | 14 |
| 4.4 Interessante bronnen | 15 |

1 PRAKTISCHE INFO

- Datum: 25/03/2025 (09:00-12:00)
- Locatie: Online (Microsoft Teams)

1.1 AANWEZIGEN

- Digitaal Vlaanderen:
 - o Alexander Potloot
 - o Isabaut Martens
- Stad Mechelen:
 - o Benjamin Vermeulen
 - o Anna Monteyne
 - o Roos Lowette
- Stad Antwerpen:
 - o Jeroen Van Houtte
- IGEMO:
 - o Pieter Dresselaers
- Telraam:
 - o Kris Verherle

1.2 VERONTSCHULDIGD

- Lokaal bestuur Leiedal:
 - o Aurelie Van Obbergen
 - o Inge Wydhooge
- Stad Mechelen:
 - o Steven Logghe

U kan zich voor de volgende werkgroepen inschrijven via [deze link](#).

1.3 AGENDA

| | |
|---------------|-------------------------|
| 09u05 - 09u10 | Introductie |
| 09u10 - 09u20 | Wie is wie? |
| 09u20 - 09u45 | Introductie OSLO |
| 09u45 - 10u10 | Aanleiding en context |
| 10u10 - 10u20 | Inspiratie |
| 10u20 - 10u30 | Pauze |
| 10u30 - 11u30 | Brainstormsessie |
| 11u30 - 12u00 | Q&A en volgende stappen |

2 INTRODUCTIE

De Business werkgroep voor OSLO Smart Innovation Factory startte met een toelichting van het traject en een algemene introductie over OSLO. Het grootste deel van de werkgroep ging naar de brainstormsessie waarin de deelnemers hun inzichten deelden over de informatienoden aan de hand van use cases en concepten.

2.1 OSLO

Met Open Standaarden voor Linkende Organisaties (OSLO) wordt er gestreefd naar interoperabiliteit. Dat verwijst naar de mogelijkheid van verschillende autonome organisaties of systemen om met elkaar te communiceren en samen te werken. Dat is belangrijk omdat toepassingen (applicaties) naar de reële wereld kijken vanuit verschillende perspectieven. De informatie in die systemen wordt telkens gestructureerd vanuit één perspectief, waardoor silo's aan informatie ontstaan en het andere partijen veel tijd en geld kost om informatie te koppelen.

Het doel van OSLO is om de data semantisch te modelleren en de structuur van de data te standaardiseren in de context van verkeersinformatie. Dit om data-uitwisseling en samenwerking tussen verschillende organisaties te bevorderen.

Meer informatie over OSLO en de verzameling van datastandaarden kan u vinden op volgende link: <https://www.vlaanderen.be/digitaal-vlaanderen/onze-diensten-en-platformen/oslo>.

We verwijzen naar slides 8-20 voor meer informatie.

2.2 CONTEXT SMART INNOVATION FACTORY (SIF)

Wat is SIF?

Lokale overheden zoeken meer dan ooit naar innovatieve smart city oplossingen voor hun steeds complexere uitdagingen. Maar op maat gemaakte technologische en datagedreven oplossingen zijn duur, en overheidsmiddelen schaars. Bovendien ontbreekt regionale samenwerking. De uitrol van innovatie bij overheden gaat te traag en voor private partners zijn de lokale besturen niet de gehoopte aanjager van vernieuwingen. Een hernieuwde samenwerking dringt zich op.

Stad Mechelen ging recent een strategisch partnerschap aan met twee prominente marktspelers Cronos-Telenet. Samen bouwen ze een nieuw businessmodel voor smart cities, waarbij ze samen waarde creëren rond een **slimme en open data-infrastructuur**. Zo kunnen fijnmazige weersdata bijvoorbeeld relevant zijn voor het klimaatplan van een stad, maar ook voor een verzekeringsmaatschappij in functie van schadegevallen en ook voor landbouwers ter preventie van water- of droogteschade.

Hiervoor is een vliegwiel voor innovatie nodig, een sterk partnership tussen bedrijven, overheid, burgers en onderzoekers: de Smart Innovation Factory (SIF). Dit nieuwe businessmodel wordt voor marktspelers natuurlijk pas interessant als er opschaling mogelijk is. Daarom wil Stad Mechelen samen met de Intergemeentelijke vereniging voor ontwikkeling van het Gewest Mechelen en Omgeving (IGEMO), deze ambities opschalen naar regio Rivierenland. Dit met steun van Digitaal Vlaanderen en VLOCA in functie van de Vlaamse Open City Architectuur en de OSLO standaarden.

Wat doet OSLO Smart Innovation Factory (SIF)?

OSLO SIF is een voorbeeld van een smart city oplossing om antwoord te bieden aan de complexe uitdagingen en te zorgen voor een meer gestructureerde regionale samenwerking. Tijdens dit OSLO-traject zal **verkeersinformatie** en **-beheer** naar een hoger niveau getild worden. Dit door **burgermeldingen** te **koppelen aan verkeersmetingen** en deze op basis van verschillende kenmerken (tijd, locatie, type, etc.) te kunnen identificeren en analyseren.

Bijvoorbeeld, een burger maakt een melding over een snelheidsinbreuk in zijn/haar straat. Dan kan de stad deze melding gaan combineren met een verkeersmeting om na te gaan wat de oorzaak is en of er zich verkeerswijzigingen opdienen om de straat veiliger te maken. Zo kan het mobiliteitsbeleid in stad Mechelen objectiever en gericht(er) gevoerd worden. Een vervolgetraject hierbij kan zijn dat deze dataset verrijkt wordt met contextuele data, zoals camerabeelden, luchtvervuilingsmetingen en ongevallendata.

Opmerkingen stakeholders

1. De scope is momenteel te breed: welke verkeersinformatie wordt verzameld?
2. Niet alleen burgermeldingen kunnen handig zijn. Het kan ook nuttig zijn om meldingen die softwareplatforms zoals Waze krijgen, te gebruiken. Via [Waze for Cities](#) deelt Waze haar data aan lokale besturen opdat zij hier deels hun beleid kunnen op afstemmen. Echter ligt hier de focus alleen op auto's (en is deze dus niet multimodaal, geen fietsers, voetgangers...).
3. Eventueel kan ook [GIPOD](#) betrokken worden als stakeholders aangezien via hun platform wegenwerken worden doorgegeven ([GIPOD Cocreatie: API & technische documentatie](#)).

We verwijzen naar slides 22-31 voor meer informatie.

2.3 AANPAK

Bij dit project wordt een bottom-up aanpak gehanteerd. Er wordt vertrokken van use cases van stakeholders, en op basis daarvan wordt er een sneuvelmodel gemaakt. Verder volgen er verschillende thematische werksessies om het sneuvelmodel te bespreken en verbeteren. Dit iteratief proces, dat bestaat uit een business werkgroep, gevolgd door vier thematische werkgroepen, en een periode van publieke review (3 maanden), leiden tot een datastandaard.

In deze sessie, de business werkgroep, werd gefocust op het valideren van de use cases.

We verwijzen naar slide 32-34 voor meer informatie.

3 BRAINSTORMSESSIE

3.1 DOEL VAN DE BRAINSTORMSESSIE

Het doel van de brainstormsessie was:

- Het identificeren van informatienoden en concepten aan de hand van use cases.
- Het opsommen van data-elementen.

3.2 USE CASES

In de eerste oefening trachten we relevante use cases op te lijsten en te bespreken. Een use case is een scenario dat definieert hoe een systeem of proces, zoals het ontvangen van een melding, gebruikt wordt door actoren. Binnen een OSLO traject willen we vooral een situatie beschrijven waarbij data/informatie gebruikt wordt.

Vooraf opgestelde use cases en opmerkingen:

Use Case 1

Beleidsmatig: Een gemeente gebruikt een tool die geografische 'probleem-zones' afbakt op basis van zeer fijnmazige verkeerstellingen en klachten/suggesties van burgers zodat impact van het probleem op korte termijn ingeschat kan worden. Dit helpt beleidsmakers om prioriteiten te stellen voor infrastructuurinvesteringen en verkeersveiligheidsmaatregelen. Beleidsmakers identificeren zones waar permanente en geavanceerde verkeersmeetapparatuur gerechtvaardigd is vanwege het hoge investeringsrendement.

Use Case 2

Privaat: Technologiebedrijven verbeteren navigatieapps door gebruik te maken van gedetailleerde, realtime (historische) verkeerstellingen en wetenschappelijke indexen om gebruikers de meest efficiënte routes te bieden.

Use Case 3

Beleidsmatig: Verkeerstellingen worden verrijkt met context data (beelden/video's/tekst) van burgers op specifieke tijdstippen en locaties om anomalieën in deze verkeerspatronen meer context te geven

Use Case 4

Beleidsmatig: Voor de herontwikkeling van een belangrijke invalsweg voert een stad simulaties uit om te bepalen of het scheiden van fiets- en autoverkeer leidt tot efficiëntere en veiligere verkeersstromen.

Use Case 5

Academisch: Onderzoekers monitoren en analyseren verkeerspatronen op basis van data die afkomstig is van verkeerstellingen en burgerfeedback om de effectiviteit van verkeersbeleid te evalueren. Onderzoekers voeren langdurige verkeersanalyses uit om de invloed van seizoenen en jaren op verkeerspatronen te bestuderen. Deze data kunnen ze gebruiken voor het verbeteren van de nauwkeurigheid van indexen zoals de bikeability-index door zeer gedetailleerde contextdata te integreren.

Use Case 6

Privaat: Bedrijven gebruiken verkeersdata om strategische locaties te identificeren voor nieuwe winkels, deelmobiliteitshubs of laadinfrastructuur.

Voorgestelde (extra) use cases en opmerkingen tijdens de werkgroep:

Use Case 7

Als **gemeente** (opdrachtgever) wil ik **een verkeersmeting uitvoeren met een sensortoestel van een verkeersdomeinobject** (en de verkeersmetingen kennen die uitgevoerd zijn in het verleden in de buurt van een melding; concrete voorbeelden zijn onder andere verkeersoverlast, te lange reistijden, en de bestemming zelfs niet meer kunnen bereiken; dit kan met terugwerkende kracht als de data er is; er kan een codelijst opgesteld worden om te sorteren op bepaalde meldingen) om **te weten hoeveel voetgangers, auto's en fietsers er zijn per rijstrook en in welke rijrichting**.

- a. **Opmerking:** Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is verkeersstellingen aan het centraliseren op hun service. Op termijn zal Telraam niet meer de enige bron zijn met die informatie. Idealiter zou elke bron van verkeersmetingen gekoppeld worden met elkaar. De data-integratie zal niet door AWV gebeuren. ([Data for All: Traffic of data in South-West Flanders, Belgium](#)).
- b. **Opmerking:** Er is ook een implementatiemodel gemaakt voor kruispunttellingen. De editoren zullen hier ook inspiratie uit halen.
- c. **Vraag:** Vanuit welk perspectief kijkt de mobiliteitsambtenaar naar een melding? Kijkt deze naar de verkeersmetingen of naar de melding? Wordt er niet gefietst in die straat omdat deze te gevaarlijk en slecht onderhouden is (melding), of omdat er geen fietspad is?
 - i. Je kan met studie bureaus het potentieel van een bepaalde locatie voor fietsers bepalen (data is beschikbaar in verkeersmodel). Dit zou een mogelijk vervolgtraject kunnen zijn.
- d. **Vraag:** Zijn we een toepassing aan het bouwen, of een nieuwe standaard aan het maken?
 - i. Er zijn twee semantische standaarden (namelijk [OSLO Verkeersmetingen](#) en [OSLO Issue tracking voor burgers](#)). In dit OSLO-traject zullen ze samengevoegd worden tot één nieuw model.

Use Case 8

Als **beleidsmaker** wil ik alle **relevante**, objectieve **verkeersdata** in kaart brengen om de melding/het probleem beter te begrijpen.

- a. **Opmerking:** Verkeersveiligheid (is zowel objectief als subjectief): objectief kan het veilig zijn (volgens de data), maar men kan zich subjectief wel onveilig voelen.
- b. **Opmerking:** We willen een indexering van alle relevante verkeersstellingen, maar dat hangt af van hoe groot de vraag is. Niet bij elke klacht moet een mobiliteitsonderzoek op poten gezet worden.
- c. **Opmerking:** Om het probleem te verhelpen van wat aanzien wordt als relevante verkeersdata, werd er besloten om te focussen op data gerelateerd aan de top 5 burgermobiliteitsmeldingen in stad Mechelen in 2024:
 - i. parkeren (1800)

- ii. snelheid (551)
- iii. sluijverkeer (159)
- iv. doorstroming (150)
- v. vrachtwagens (150)

Use Case 9

Als verkeerstellingsgenerator/aannemer/wegbeheerder wil ik **meldingen** (issue tracking) **verzamelen van bewoners** van gemeente X (of van GIPOD, Waze...) in straat X en koppelen aan verkeersmetingen in diezelfde locatie en periode om **beter te begrijpen waarom verkeerspatronen veranderen**.

- a. **Opmerking:** De doelstelling zou zijn om op langere periode de meldingen omtrent verkeerspatronen op een bepaalde locatie bij te houden, en deze te koppelen aan verkeersmetingen.
- b. **Opmerking:** Een ander perspectief kan zijn dat we opzettelijk verkeerspatronen willen veranderen zodat er minder meldingen zijn. Bijvoorbeeld, indien er een wegversmalling wordt opgezet, wordt er automatisch trager gereden en zullen er (hopelijk) minder meldingen zijn over snelheid in die bepaalde straat.

Use Case 10

Als beleidsmaker wil ik een melding kunnen linken aan een locatie om **beter te begrijpen waar zich een probleem voordoet**.

- a. **Vraag:** Hoe nauwkeurig zijn de coördinaten doorgegeven?
- b. **Opmerking:** Een beschrijving van een locatie is moeilijk: welke kant bedoel je, welk kruispunt, links of rechts, wat met wegsegment? Hoe specifiek wil je gaan voor locatie? Hoe kan een wijk worden weergegeven? Later zou hieruit kunnen blijken hoe fietsvriendelijk een straat is, wat de CO2-emissies zijn in die bepaalde straat, etc.
- c. **Vraag:** Er komen ook soms meldingen die over meer dan één locatie/onderwerp gaan (bv. Wegenwerken in meerdere straten): moet dat dan meerdere keren ingediend worden?
- d. **Opmerking:** Er moet zowel data verzameld worden wanneer de melding binnenkomt in het systeem alsook wanneer de persoon zijn/haar hinder heeft ondervonden. Bijvoorbeeld, een burger kan 3 weken geleden hinder hebben ondervonden en pas nu de melding doen. Belangrijk dat dit verschil wordt meegenomen, anders is er een grote kans op foutieve data.
- e. **Opmerking:** Algemene beoordeling is dat locatie en tijd twee van de belangrijkste factoren zijn voor meldingen en metingen. Op basis van deze twee concepten kan al veel gefilterd worden. De volgende stap is filteren op basis van welk type melding (cfr. Snelheid, vrachtwagens, sluijverkeer...).

Use Case 11

Als burger wil ik een melding doen via een applicatie bij een publieke organisatie om een (onveilige) verkeerssituatie aan te geven.

Use Case 12 (Conclusie)

Als verkeerstellingsgenerator/aannemer/wegbeheerder wil ik **verkeersmeldingen & -tellingen analyseren** om **klachten te gaan objectiveren**.

- a. **Opmerking:** Het is niet omdat er meldingen zijn, dat er een probleem is. Dat zou de verkeersdata moeten uitwijzen. Maar omgekeerd kan ook: zelfs bij één melding kan er een ernstig probleem zijn. Het komt er dus op neer dat elke klacht geobjectiveerd moet worden (door te kijken naar de data erachter).
- b. **Vraag:** Er is één missing link in het applicatieprofiel omtrent meldingen: het heeft geen onderwerp. Waarover gaat de melding? Gaat het wel over verkeer?
 - i. De editoren hebben dit beantwoord door te staven dat dit een algemeen semantisch model is. Het is nu aan de editoren om tijdens dit implementatiemodel de melding toe te passen op mobiliteit.
- c. **Vraag:** Hoe bepaal je het onderwerp van de melding?
 - i. Dit kan door het onderwerp te kiezen uit een vaste lijst van stedelijke diensten, of op topic. Deze onderwerpen kunnen opgemaakt worden op maat van thema 'mobiliteit'.
- d. **Vraag:** Vaak komen ook de verkeerde meldingen binnen bij mobiliteit, niet alles is relevant voor hun domein, zij kunnen niet alles oplossen. Bijvoorbeeld, iemand heeft hinder ondervonden door een gesloten poort van een Interparking en meldt dit bij de dienst mobiliteit. Echter, dit is een probleem voor Interparking. Voor de melder zal het niet altijd duidelijk zijn in welk domein hun klacht zich bevindt: er moet een tussenpersoon zijn die klachten verwerkt (al dan niet relevant) voordat ze worden doorgestuurd. Hoe moet dit gemodelleerd worden?
 - i. De editoren zullen dit bekijken.

Algemene opmerking:

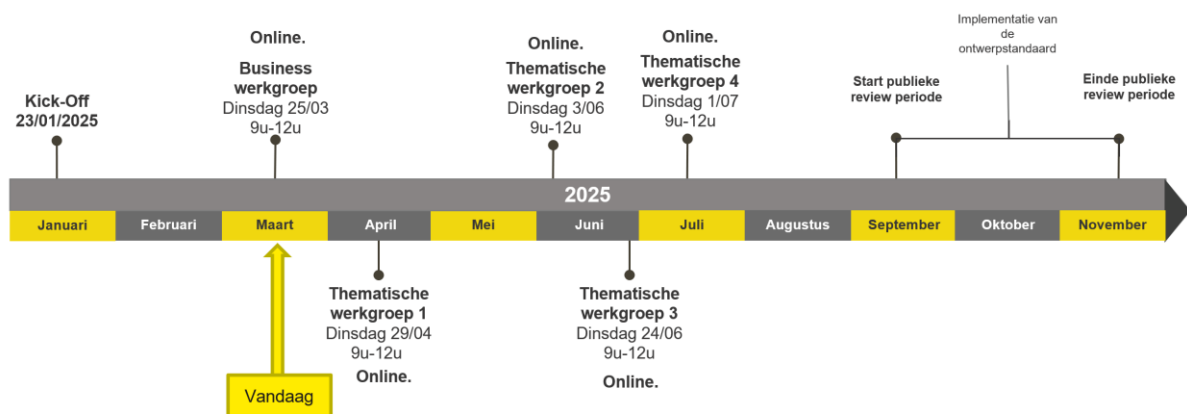
- a. [Maplix: één platform voor slim en toekomstgericht mobiliteitsbeleid](#) kan gebruikt worden voor de input van het datamodel. De editoren zullen hen uitnodigen om deel te nemen aan de werkgroepen.

4 VOLGENDE STAPPEN

Een overzicht van de volgende stappen na de business werkgroep:

- Verwerking van de input van de brainstorm oefening.
- Rondsturen van een verslag van deze werkgroep. Feedback is zeker welkom!
- Verder onderzoek en voorbereiding van de eerste thematische werkgroep
- Informatie verzamelen via GitHub.

De tijdlijn voor dit traject:



Figuur 4: Tijdlijn OSLO SIF

4.1 SNEUVELMODEL SIF

In de volgende stap wordt een eerste aanzet gemaakt rond de datastandaard (cfr. sneuvelmodel). Er wordt gebruik gemaakt van de geïdentificeerde informatienoden en data-elementen om invulling te geven aan de verschillende klassen en attributen. Het sneuvelmodel zal de basis vormen voor de discussies in de volgende thematische werkgroepen.

4.2 VOLGENDE WERKGROEPEN

Indien u graag zou willen deelnemen aan één van de aankomende werkgroepen, kan u via de onderstaande link een overzicht van de workshops terugvinden en u inschrijven. De eerste thematische werkgroep zal plaatsvinden op 29/04/2025. Inschrijven kan [hier](#).

4.3 CONTACTGEGEVENS

Feedback kan bezorgd worden aan het kernteam via volgende e-mailadressen:

- digitaal.vlaanderen@vlaanderen.be
- laurens.vercauteren@vlaanderen.be
- alexander.potloot@vlaanderen.be
- isabaut.martens@vlaanderen.be

4.4 INTERESSANTE BRONNEN

- [Data.vlaanderen.be](https://data.vlaanderen.be)