

VERSLAG

Thematische Werkgroep 3
OSLO Citerra

INHOUD

| | |
|--|----|
| 1. Aanleiding en context..... | 4 |
| 2. OSLO & onze aanpak..... | 4 |
| 3. Terugblik op de vorige werkgroepen..... | 5 |
| 4. Datamodel OSLO Citerra..... | 6 |
| 4.1. Datavoorbeelden | 6 |
| 4.2. Finaal model | 10 |
| 5. VOLGENDE STAPPEN | 11 |
| 5.1. Alternatieve naamgeving..... | 11 |
| 5.2. PUBLIEKE review..... | 12 |
| 5.4. Contactgegevens | 12 |

PRAKTISCHE INFO

- Datum: 14/11/2024 (13u-16u)
- Locatie: Online via Microsoft Teams

AANWEZIGEN

- Agentschap Binnenlands Bestuur
 - Niels Vandekeybus (RedPencil)
 - Brecht Van de Vyvere (Sirus)
- AG Digipolis Antwerpen
 - Daniel Sevenhans
- Be-Mobile
 - Simon Michels
- Digitaal Vlaanderen
 - Aline Verbrugge
 - Yaron Dassonneville
 - Pieter Heyvaert
- Movias
 - Koenraad Verduyn
- Stad Gent
 - Joris Pieters

AGENDA

| | |
|---------------|--|
| 13u05 – 13u10 | Welkom en inleiding |
| 13u10 – 13u15 | Samenvatting OSLO-traject |
| 13u15– 14u30 | Datavoorbeelden 1 – Invoering autoluwe zone door Stad Gent 2 – Verhuis Pieter 3 – Toelating bezoekers van inwoners 4 – Vergunning als voorwaarde voor andere vergunning |
| 14u30 – 15u30 | Datamodel: Opbouw en aanpassingen |
| 15u30 – 15u45 | Publieke review |
| 15u45 – 16u00 | Q&A en volgende stappen |

1. AANLEIDING EN CONTEXT

We verwijzen naar de slides van de eerste en tweede thematische werkgroep voor meer informatie.

In samenwerking met Mobiliteit en Parkeren Antwerpen en de Stad Antwerpen werkt VLOCA (Vlaamse Open City Architectuur) samen met OSLO (Open Standaarden voor Linkende Organisaties) aan een City of Things project genaamd "Citerrra".

Citerrra staat voor 'City Environmental Regulations and Rights for Access' voor steden, gemeenten, bedrijven, burgers, verenigingen en overheden, en heeft als doel de link te leggen tussen de genoemde stakeholders en de lokale regelgeving.

De focus van dit City of Things traject ligt op "toegang tot autoluwe zones en autovrije gebieden" of gebieden met cameratoezicht. Het doel van Citerrra is om alle regelgevingen te centraliseren en uniform te maken, waarbij de aanvragen voor vergunningen kunnen worden ingediend. Hierbij is het belangrijk te vermelden dat naast de uniformisering het ook zal mogelijk gemaakt worden voor lokale besturen om eigen business rules in te richten door middel van parametrisering. Hoewel de Stad Antwerpen het project leidt, is het de bedoeling om dit initiatief breder te zien richting alle lokale besturen.

Op dit moment is de informatie over verschillende gereguleerde zones in de stad niet goed georganiseerd, wat het voor burgers en bedrijven moeilijk maakt om te begrijpen welke regels waar van toepassing zijn. Het handmatig invullen van persoonlijke gegevens bij herhaalde aanvragen leidt ook tot frustratie. Om dit te verbeteren, streeft het project ernaar gebruikers zelf hun profiel te laten beheren, inclusief het toevoegen van extra nummerplaten, en om gegevens automatisch in te vullen bij nieuwe aanvragen. Bovendien voldoet het project aan de Europese Commissie Directive over "Intelligent Transport Systems" door steden te verplichten Urban Vehicle Access Rights (UVAR) data naar het Europese Platform te uploaden, wat geautomatiseerd zal verlopen

2. OSLO & ONZE AANPAK

We verwijzen naar de slides van de eerste en tweede thematische werkgroep voor meer informatie.

Het doel van OSLO (Open Standaarden voor Linkende Organisaties) is om de datastromen semantisch te modelleren en de structuur van de data te standaardiseren in de context van vergunningen voor autoluwe zones en autovrije gebieden.

Met OSLO wordt er concreet ingezet op semantische en technische interoperabiliteit. De vocabularia en applicatieprofielen worden ontwikkeld in co-creatie met o.a. Vlaamse administraties, lokale besturen, federale partners, academici, de Europese Commissie en private partners (ondertussen meer dan 4000 bijdragers). Extra informatie en een verzameling van de datastandaarden zijn te vinden op de website van [OSLO](#) (Digitaal Vlaanderen).

3. TERUGBLIK OP DE VORIGE WERKGROEPEN

We verwijzen naar slides 8-13 voor meer informatie.

In dit OSLO-traject bouwen we voort op de kennis uit de business werkgroep en het VLOCA-traject door deze te vertalen naar een helder semantisch datamodel.

Het doel van de eerste thematische werkgroep was om de eerste versie van het datamodel stap voor stap op te bouwen. Hiervoor werd eerst een introductie van OSLO, onze aanpak en UML (unified modelling language) voorgesteld. De eerste versie van het datamodel werd geïllustreerd aan de hand van drie storylines.

Tijdens de tweede thematische werkgroep werd het model verder ontwikkeld op basis van de feedback en suggesties uit de eerste sessie. Er werd onder andere gediscussieerd over de werking van policies, het gebruik van AND/OR-operatoren binnen policies, zones en sub-zones, en de noodzaak voor meer datavoorbeelden. Een belangrijk punt van discussie was de noodzaak om het model af te stemmen met andere bestaande datastandaarden, binnen OSLO, maar evenzeer op (inter)nationaal niveau.

Zie hieronder het overzicht van de verschillende use cases die tijdens de tweede thematische werkgroep werden gebruikt:



Lokaal bestuur

Een lokaal bestuur voert een autoluwe zone in met bepaalde regels.



Inwoner

Een inwoner van Antwerpen vraagt een vergunning aan voor zijn verhuis.



Organisatie

Een organisatie doet een aanvraag voor een toegang voor al z'n voertuigen.

4. DATAMODEL OSLO CITERRA

Het doel van deze laatste thematische werkgroep is om een aantal datavoorbeelden toe te lichten en de definities en belangrijkste klassen en attributen door te nemen. Het idee is om na elk datavoorbeeld vragen te beantwoorden, omdat er tijdens de voorbeelden verschillende stukken kunnen opduiken die besproken moeten worden. Het model zoals het er nu uitziet, wordt stap voor stap doorgenomen.

Belangrijk om te vermelden is dat bij de datavoorbeelden en het datamodel niet wordt gekeken naar hoe dit in de user interface wordt weergegeven. De semantische voorstelling staat los van de user interface, en het ene heeft geen invloed op het andere. Het datamodel kan dus gebruikt worden zonder aanpassingen aan de user interface.

4.1. DATAVOORBEELDEN

We verwijzen naar slides 14-96 voor meer informatie.

Datavoorbeeld 1 – Stad Gent wil een nieuwe autoluwe zone aanmaken

Het diagram toont een voorbeeld waarin toegang tot een zone wordt gezien als publieke dienstverlening waaraan voorwaarden zijn verbonden. Daarnaast wordt ook via een procedure verwezen naar een andere publieke dienstverlening die het toelaat om een vergunning te verkrijgen indien aan de nodige voorwaarden is voldaan.

Model – Definities van klassen toegelicht*:

- **Publieke dienstverlening:** Geheel van verplichte of optioneel uitgevoerde of uitvoerbare acties door of in naam van een publieke organisatie. De dienstverlening is ten bate van een individu, een bedrijf, een andere publieke organisatie of groepen hiervan.
- **Voorwaarde:** Iets dat nodig is of waarvan vereist is dat het gebeurt voordat iets anders gebeurt.
- **Voorwaarde Collectie:** Voorwaarde die andere Voorwaarden verbindt via operaties, zoals AND en OR.
- **Procedure:** Reeks stappen die de officiële of geaccepteerde manier is om iets te doen.
- **Procedurestap:** Procedurestappen die deel uitmaken van de Procedure.
- **Consument Publieke Dienstverleningstap:** Procedurestap die gebruikt wordt om aan te duiden welke Publieke Dienstverlening moet geconsumeerd worden als deel van een procedure.
- **Zone:** Een geografisch gebied waar een beperking is op de toegang.

** Voor de definities van de attributen verwijzen we naar de slides en het gepubliceerde applicatieprofiel.*

Discussie: Er werd besproken hoe voorwaarden, procedures, aanvragen, vergunningen en bewijsdocumenten kunnen worden gemodelleerd en gelinkt aan publieke dienstverlening. Hierbij werd ook aandacht besteed aan het gebruik van subklassen voor specifieke

procedurestappen en de toepassing van verschillende standaarden en applicatieprofielen om bewijsdocumenten te beschrijven en te gebruiken. Vragen over de definities en het gebruik van deze elementen binnen het model kwamen eveneens aan bod.

Belangrijkste opmerkingen:

- De discussie werd als zeer verhelderend ervaren.
- De procedurestap werd als vergezocht beschouwd. Het omvat typisch 'aanvraag' en 'beoordeling', maar is meestal niet zo specifiek. Er werd gesuggereerd om vanuit een requirement te linken om die te vervullen.
 - Het vermijden van te veel relaties werd besproken. Er werd voorgesteld om van bewijs een link te maken tussen publieke dienstverlening en bewijs om bewijs te verkrijgen.
 - Het werd gesuggereerd dat dit kan via bewijstypes als input van publieke dienstverlening, maar dan heb je al je bewijs nodig.
- De procedurestap is een beschrijving van hoe een procedure verloopt en niet de concrete stap voor een persoon. Het verschil tussen procedurestap en activiteit moet verder worden onderzocht.
- Het implementatiemodel van IPDC/LPDC werd genoemd, waarbij bewijs rechtstreeks aan de voorwaarde linkt. Bewijs in IPDC/LPDC is niet iets specifiek zoals 'mijn identiteitskaart', maar een generieke toelichting wat nodig is.

Vragen:

- Er werd gevraagd of er een overlap is tussen de voorwaarden in het implementatiemodel en de voorwaarden die hier gebruikt worden.
- Er werd gesuggereerd om verder te onderzoeken hoe concreet bewijs in de standaard is opgebouwd, aangezien deze meer high-level is.

Conclusies:

- Er bestaat al een GitHub issue van CCCEV over de 'OR / NOT' vraag. Bert van Nuffelen had toen aangegeven dat bij evidence type het al in het model zit via requirement list en evidence list. Het issue kan worden bekeken op GitHub: <https://github.com/SEMICEu/CCCEV/issues/51>.
- Evidence in CPSV-AP is een algemene beschrijving. In CCCEV kan evidence als instantie of bewijsstuk worden gebruikt. Het kan in twee richtingen worden gebruikt: als algemene beschrijving met een typelist of als effectief bewijs.

Datavoorbeeld 2 – Pieter wil een vergunning aanvragen voor zijn verhuis

Het voorbeeld beschrijft het de verschillende componenten van het aanvragen van een vergunning voor toegang tot een specifieke zone, bijvoorbeeld omdat iemand gaat verhuizen. Dit omvat het indienen van bewijsdocumenten en het verkrijgen van goedkeuring van de mobiliteitsdienst.

Model – Definities toegelicht*:

- **Zaak:** Een zaak is het geheel aan werk gedaan om tot een bestuurlijke of zakelijke beslissing te komen. Een zaak slaat doorgaans neer in een verzameling documenten.
- **Dossier:** Samenhangend geheel van stukken die betrekking hebben op een bepaalde zaak.
- **Aanvraag:** Aanspraak op de uitoefening van een bevoegdheid; formeel verzoek van een rechtssubject aan een bevoegde instantie om informatie te verstrekken of een beslissing te nemen, in het bijzonder een beslissing om ergens toelating voor te verlenen.
- **Vergunning:** Rechtshandeling, zijnde een beslissing, die toelating inhoudt voor een Activiteit.
- **Activiteit:** Geheel van handelingen die een of meerdere Rechtssubjecten binnen een welbepaald tijdsbestek en op een welbepaalde locatie ten uitvoer (willen) (laten) brengen en die gezien hun aard te kwalificeren zijn en dus geregeld zijn onder één of meer welbepaalde Juridische Categorieën.
- **Toegang:** Recht om een bepaalde zone binnen te mogen.
- **Voertuig:** Apparaat dat is ontworpen of wordt gebruikt om mensen of vracht te vervoeren over land, water, lucht of door de ruimte.
- **Bewijs:** Elk stuk waarmee kan worden aangetoond dat men aan een Voorwaarde voldoet.

** Voor de definities van de attributen verwijzen we naar de slides en het gepubliceerde applicatieprofiel.*

Discussie: Verder geen opmerkingen en/of vragen.

Datavoorbeeld 3 - Toelating bezoekers van inwoners

Het voorbeeld beschrijft een scenario waarin zowel bezoekers als inwoners toegang kunnen krijgen tot een autoluwe zone. Voor niet-inwoners is een vergunning vereist, terwijl inwoners en bezoekers van inwoners toegang krijgen zonder vergunning.

Definities: Alle definities werden in de voorgaande twee datavoorbeelden toegelicht.

Discussie: Er werd besproken hoe verschillende voorwaarden, zoals vergunningen en registratie, kunnen worden gemodelleerd en gecombineerd om toegang tot een zone te regelen. Fictieve voorbeelden werden gebruikt om deze concepten te illustreren. Er werden vragen gesteld over de definities en het gebruik van voorwaarden binnen het model, en hoe bezoekers en inwoners verschillende voorwaarden kunnen hebben voor toegang tot een zone.

- **Opmerking:** deze voorwaarden kunnen ook afzonderlijk bestaan.
- **Opmerking:** Een derde voorwaarde, zoals 'bezoekersvoorwaarde' voor bezoekers die zich moeten registreren, kan worden toegevoegd. Dit is vergelijkbaar met het eerste datavoorbeeld, maar met een extra voorwaarde.

Datavoorbeeld 4 - Vergunning als voorwaarde voor andere vergunning

Het voorbeeld beschrijft een scenario waarin een vergunning alleen kan worden verkregen als, naast de het voorleggen van de nodig bewijsdocumente, een andere vergunning ook al is verkregen.

Definities: Alle definities werden in de eerste twee datavoorbeelden toegelicht.

Discussie: Verder geen opmerkingen en/of vragen.

4.2. FINAAL MODEL

Het finale model toont alle onderdelen samen, inclusief de klassen, attributen en relaties. Het model is als volgt ingedeeld:

- Linksboven: toegang, activiteit zone, en voertuig.
- Linksonder: dienstverlening en de voorwaarden.
- Rechtsboven: aanvraag en vergunning.
- Rechtsonder: bewijzen, documenten en zaak (OSLO Dossier).

Hoewel de datavoorbeelden gestructureerd werden opgesteld volgens bepaalde stappen, is het toch belangrijk te melden dat de volgorde van de implementatie kan variëren. Het model geeft relaties weer, maar niet de volgorde van gebruik: er zijn geen beperkingen op de volgorde van invoer in de applicatie.

Daarnaast is er afstemming geweest met bestaande standaarden zoals Core criterium, evidence vocabulary (CCCEV), en het core public service vocabulary (CPSV-AP). Ook zijn er elementen van bestaande OSLO-datastandaarden gebruikt, zoals:

- OSLO Dossier
- OSLO Dienst transactie model;
- OSLO Omgevingsvergunning;
- OSLO Besluit mobiliteit.

Discussie

Belangrijkste opmerkingen:

- Elke aanvraag per voertuig, per zone, en vergunning is één op één op één. Een zaak kan maar één aanvraag hebben. In de UI kan je één aanvraag hebben die meerdere zaken bevat. Het project is om meerdere zaken in één project te hebben.
- Het is moeilijker om te bewaren welke handelingen niet vergund zijn, omdat er geen vergunningshandeling is als een vergunning niet wordt verleend.
- De status van aanvragen en vergunningen wordt besproken binnen OSLO Dossier.

Vragen:

- Wat is de verhouding tussen Zaak en Zone? Is elke Zone apart een Zaak?
 - **Antwoord:** Elke aanvraag per voertuig, per zone, en vergunning is één op één op één. Een zaak kan maar één aanvraag hebben. In de UI kan je één aanvraag hebben die meerdere zaken bevat. Het project is om meerdere zaken in één project te hebben.
- Op slide 102, bij toegang 0..1 voertuigen? Kan je een zone hebben zonder voertuigen?
 - **Antwoord:** Als voetganger ben je geen voertuig en heb je vergunning tot een zone zonder voertuig. Andere voorbeelden zijn de gehandicaptenkaart die meegaat met een voertuig en situaties waarin het voertuig niet kan worden geïdentificeerd.

- Status aanvraag en vergunning, waarom zijn die apart?
 - **Antwoord:** De handeling van het aanvragen en de handeling van het vergunnen zijn twee aparte handelingen. Soms kan je aanvragen hebben zonder dat er een vergunning is uitgegeven. Door deze te splitsen, kan je er meer metadata aanhangen. Het wordt opgesplitst in twee rechtshandelingen: één actie gebeurt door de persoon, de andere door het lokale bestuur.

Conclusies:

- Het geven en aanvragen van vergunningen moeten als twee aparte rechtshandelingen worden gezien.
- De status van een aanvraag kan worden opgevangen, zelfs als de vergunning wordt geweigerd.
- Het is belangrijk om de koppeling met het OSLO Dossier na te gaan en te zien of het als usage note kan worden toegevoegd.
 - **Suggestie:** Het beschrijven van een weigering als zaakhandeling kan een nuttige toevoeging zijn.

5. VOLGENDE STAPPEN

5.1. ALTERNATIEVE NAAMGEVING

In het kader van de nieuwe naamgeving voor het traject hebben we verschillende alternatieve namen besproken om het model generieker en duidelijker te maken.

Op basis van de gevoerde discussie lijkt er geen duidelijke voorkeur te zijn voor een specifieke naam. Wel werd er besproken dat “OSLO Mobiliteit:” in de naam moet zitten, samen met iets dat op “toegang” wijst. Tijdens de publieke review zullen we de definitieve naam afkloppen, zodat deze breed gedragen en erkend wordt.

De voorgestelde alternatieve namen zijn:

- OSLO Mobiliteit: Intelligente Toegang
- OSLO Mobiliteit: Toegangsregels
- OSLO Mobiliteit: Toegangscontrole
- OSLO Mobiliteit: Toegangsvoorwaarden

Discussie

- **Opmerking:** Intelligente toegang werd voorgesteld omdat het in Nederland wordt gebruikt voor dynamisch geconfigureerde toegang op basis van drukte. Dit betekent dat de toegang varieert afhankelijk van de verkeersomstandigheden, wat een vorm van intelligent traffic management is.

5.2. PUBLIEKE REVIEW

De publieke review zal vermoedelijk starten midden januari, na de aanvraag op de Werkgroep Datastandaarden (9 januari 2024), en duren tot 1 april. Tijdens deze periode wordt er een mapping en implementatie van de standaard uitgevoerd om te controleren of het model correct is en of er wijzigingen nodig zijn. De nadruk ligt op het verzamelen van feedback, zowel tijdens de publieke review als daarna.

De input van de laatste thematische werkgroep zal worden verwerkt en er zullen nog enkele zaken worden onderzocht. Na de reviewperiode worden de wijzigingen gecategoriseerd en besproken in een afsluitend webinar, waarbij oplossingen voor de geïdentificeerde issues worden voorgesteld. Er kunnen zowel kleine als grote semantische wijzigingen nodig zijn, afhankelijk van de feedback.

Aanvraag publieke review op de WG Datastandaarden

De werkgroep ging akkoord met de wijzigingen om de aanvraag voor de publieke review in te dienen. Dit zal nu worden voorgelegd aan de werkgroep Datastandaarden, zodat de publieke review kan worden gestart. De eerstvolgende vindt plaats op 9 januari 2024.

Vrijwilligers voor mapping

- ABB zal nagaan of de reglementen voldoen aan de gestelde voorwaarden, wat sowieso moet gebeuren. Dany zal op basis van meer uitleg ook een mapping uitvoeren.
- **Opmerking:** Meestal is het het meest eenvoudig om een mapping tabel te maken in Excel, waarbij de attributen en klassen van Oslo worden opgenomen en vergeleken met eigen data. Zo kunnen we controleren of alles correct is. We hebben hiervoor templates beschikbaar, dus we kunnen die aan de groep verstrekken.

5.4. CONTACTGEGEVENS

Feedback kan bezorgd worden aan het kernteam via [Github](#) of via de volgende e-mailadressen:

- digitaal.vlaanderen@vlaanderen.be
- laurens.vercauteren@vlaanderen.be
- Pieter.heyvaert@vlaanderen.be
- yaron.dassonneville@vlaanderen.be
- aline.verbrugge@vlaanderen.be