

# **VERSLAG**

Thematische Werkgroep 1  
OSLO Citerra

## **INHOUD**

1. Praktische Info .....	2
1.1 Aanwezigen .....	2
1.2 Agenda.....	3
1.Aanleiding en context.....	4
2. OSLO & onze aanpak .....	4
3. Samenvatting Business werkgroep.....	5
4. UML - Unified modeling language .....	5
5. Sneuvelmodel .....	5
7. Volgende Stappen .....	13
7.1 OSLO tijdslijn .....	13
7.2 Volgende werkgroepen .....	14
7.3 Contactgegevens .....	14

## **1. PRAKTISCHE INFO**

- Datum: 5/09/2024 (13u-16u)
- Locatie: VAC Gent (Zaal Philippus van Lansbergen)

### **1.1 AANWEZIGEN**

- Agentschap Binnenlands Bestuur
  - Niels Van de keybus
  - Brecht Van de Vyvere
- Be-Mobile
  - Bart Van hoof
  - Jeroen De Wilde
- Bruxelles Mobilité
  - Paul David
- Digitaal Vlaanderen
  - Aline Verbrugge
  - Yaron Dassonneville
  - Pieter Heyvaert
- Geosparc
  - Berdien De Roo
- Gewestelijke Overheidsdienst Brussel
  - Chris Ceustermans
- Stad Antwerpen
  - Daniel Sevenhans
  - Stef Nielandt
- Movias
  - Koenraad Verduyn
- Stad Gent
  - Joris Pieters
- Stad Leuven
  - Meredith Van Hove
  - Sophie Adriaens
  - Katrijn Pipijn

## **1.2 AGENDA**

13u05 – 13u10	Welkom en inleiding	OSLO
13u10 – 13u15	Wie-is-wie?	Deelnemers
13u15 – 13u25	Aanleiding en context	Stad Antwerpen
13u25 – 13u35	OSLO	OSLO
13u35 – 13u45	Samenvatting business werkgroep	OSLO
13u45 - 14u00	Toelichting UML	OSLO
14u00 – 15u45	Sneuvemodel adhv drie storylines	OSLO
15u45 – 16u00	Q&A en volgende stappen	OSLO

## **1.AANLEIDING EN CONTEXT**

*We verwijzen naar slides 6-12 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 "Citerra".

Citerra 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 Citerra 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 slides 13-24 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. SAMENVATTING BUSINESS WERKGROEP

*We verwijzen naar slides 26-33 voor meer informatie.*

De business werkgroep werd georganiseerd door OSLO in samenwerking met VLOCA en richtte zich op het ontwikkelen van een centraal platform voor het aanvragen van vergunningen door burgers, ondernemingen en verenigingen. Dit platform moet toegankelijk zijn via MijnBurgerProfiel, het e-loket voor ondernemers en het verenigingsloket, en gekoppeld worden aan de bestaande aanvraagssystemen van steden en gemeenten. Tijdens de business werkgroep werden verschillende use cases en business capabilities geïdentificeerd, zoals registratie, dossieropvolging, en het toekenningsproces van vergunningen. Daarnaast werd een brainstormsessie georganiseerd om feedback te verzamelen en de use cases verder te verfijnen.

Daarna startte het VLOCA-traject, bestaande uit drie werkgroepen: 1) de Werkgroep Data en Informatie, 2) de Functionele Werkgroep en 3) de Technologie Werkgroep. Tijdens deze werkgroepen werd gefocust op de data-architectuur en de functionaliteiten van de tool.

Tijdens dit OSLO-traject bouwen we verder door de kennis te vertalen in een eenduidig semantisch datamodel.

### 4. UML - UNIFIED MODELING LANGUAGE

*We verwijzen naar slides 34-43 voor meer informatie.*

Het datamodel wordt telkens gemodelleerd in UML, en hierdoor is het mogelijk om een HTML-pagina te genereren van het model, dat gepubliceerd zal worden op het OSLO standaardenregister.

UML staat voor Unified Modeling Language. De basisconcepten 'attribuut', 'concept', 'klasse' en 'kardinaliteit' werden uitgelegd. Dit werd reeds in de eerste thematische werkgroep geïllustreerd aan de hand van het voorbeeld '*adoptie van een dier uit het asiel door een persoon*'.

### 5. SNEUVELMODEL

*We verwijzen naar slides 44-63 voor meer informatie.*

Het doel van de eerste thematische werkgroep is om de eerste versie van het datamodel stap voor stap op te bouwen, aan de hand van de voorbeelden die tijdens de business werkgroep en werksessie lokale besturen gedefinieerd zijn. *Zie hieronder de eerste drie storylines die tijdens deze eerste thematische werkgroep worden uitgewerkt.*

## Overzicht storylines



### Lokaal bestuur

Een lokaal bestuur voert een lage emissiezone in.



### Inwoner

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



### Vracht- en hulpdiensten

Doorgang voor hulpdiensten is altijd mogelijk, ook voedingsbedrijven kunnen de zone inrijden voor leveringen.



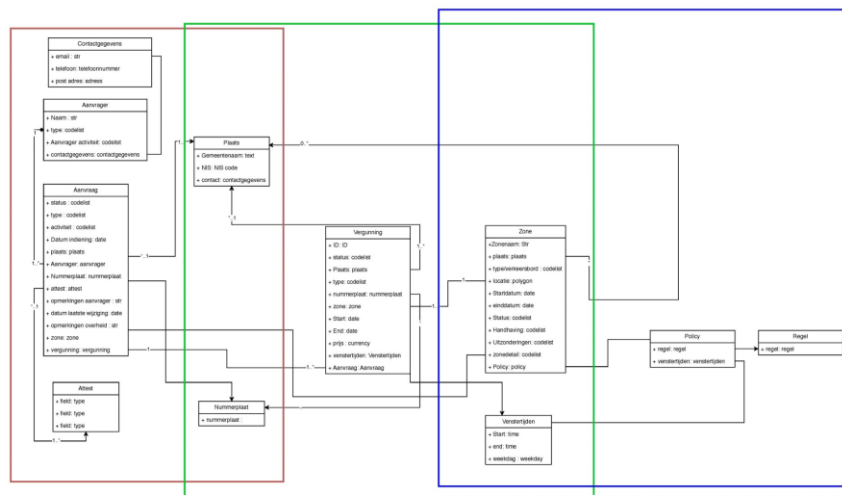
Vlaanderen  
verbeelding werkt.

## Vertrekpunt en achterliggende logica van het sneuvelmodel

Het startpunt van het sneuvelmodel werd tijdens deze werkgroep uiteengezet aan de hand van onderstaande figuur. In dit eerste sneuvelmodel worden drie belangrijke concepten aangeduid, die aan elkaar gelinkt zijn:

- Zone
- Vergunning: Vergunningsvoorwaarden die moeten voldaan zijn om een vergunning te kunnen aanvragen
- Aanvraag: Lokale besturen moeten kunnen begrijpen aan welke vergunningsvoorwaarden moet voldaan zijn om de vergunning te kunnen toelaten

## Startpunt sneuvelmodel



## Discussie

Na de uiteenzetting van het eerste datamodel kwamen de volgende opmerkingen en vragen aan bod:

**Opmerking:** Waarom venstertijden opnemen in het model? Je hebt geen vergunning nodig bij de venstertijden, of met andere woorden: de zone bestaat niet op dat moment.

- **Antwoord:** Venstertijden opnemen is nuttig voor het geval ze ooit gekoppeld worden aan handhaving. Dan moeten de apparaten weten wanneer de regels van toepassing zijn, ook al zijn het geen beperkende regels (bijvoorbeeld: deze straat is altijd toegankelijk voor het systeem). Soms wil je gewoon alles in het model opnemen.
- Niet elke stad of gemeente hoeft alles uit het datamodel over te nemen. Voor Leuven zijn de venstertijden niet wenselijk, voor Gent wel, want daar moet alles opgenomen worden.

**Opmerking:** Het is belangrijk om de implementatie los te koppelen van de semantische oefening die we tijdens dit OSLO-traject maken.

**Opmerking:** Het is niet de bedoeling om één systeem te maken dat iedereen letterlijk moet overnemen. We willen alle opties bundelen zodat lokale besturen zelf kunnen bepalen welke onderdelen van het datamodel nuttig zijn voor hen.

**Vraag:** De zones, zijn die in dit model in tekstformaat of zit daar een grafische kaart achter?

- Je kunt de GIS-kaart ophalen, maar het OSLO-model is linked data die in de meeste systemen kan worden geïmporteerd (polygoon is een gegevensset die verwijst naar de zone, gebaseerd op geometrie, zoals datapunten, etc.).

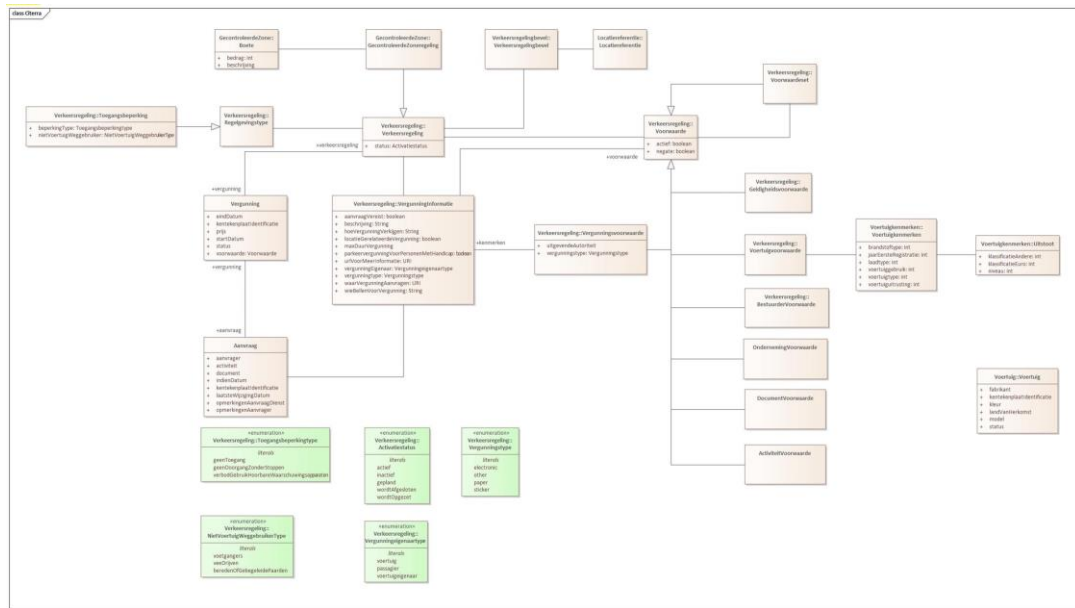
**Vraag** Hoe wordt rekening gehouden met de evolutie van regels in het model bij het bouwen van een systeem binnen bestaande regelgeving?

- In het datamodel is dat geen probleem. Je model zal hetzelfde formaat behouden, maar je moet wel aan versionering doen.
- Het is ook de bedoeling dat lokale besturen zelf de versionering kunnen beheren. Aanbevolen wordt om aan versiemangement te doen, zodat makkelijk kan worden bijgehouden welke regels op welke dagen van toepassing waren.

**Opmerking:** Het is belangrijk om vooral data op te nemen die al bestaat zodat ze kunnen worden gebruikt en geïntegreerd, maar rekening houdende om het model tegelijk ook future proof te maken.



### Sneuvelmanmodel gebaseerd op Datex II:



## 6.1 USE CASE 1 – LOKAAL BESTUUR VOERT LAGE-EMISSIONEZONE IN

## Storyline

Een lokaal bestuur besloot om een **lage-emissiezone (LEZ)** in te richten.

Met een **verkeersregelingbevel** voerden ze specifieke verkeersregels in voor deze zone. De **verkeersregeling** bepaalde dat bestuurders, fietsers en voetgangers zich aan bepaalde regels moesten houden om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Voertuigen moesten aan bepaalde **voorwaarden** voldoen om de zone binnen te mogen. Een essentiële **voertuigvoorwaarde** was dat voertuigen een geldige milieusticker hadden die aantoonde dat ze binnen de toegestane emissieklassen vielen. Voertuigen die niet aan deze voorwaarden voldeden, werden geweerd en overtredingen werden beboet.

*Zo verbeterde het lokaal bestuur de luchtkwaliteit en beschermde de gezondheid van haar inwoners.*

### Model

Het verkeersregelingbevel is het startpunt van het sneuvelmodel en brengt de Locatiereferentie en de Verkeersregeling bij elkaar. De klasse Locatiereferentie bepaalt waar de verkeersregeling van toepassing is. De klasse Verkeersregeling bevat alle voorwaarden waaraan voldaan moet worden om al dan niet bijvoorbeeld toegang te krijgen tot een bepaalde zone. Alle voorwaarden worden gemodelleerd via de klasse Voorwaarde. Deze heeft verschillende subklassen om de verschillende soorten voorwaarden te kunnen modelleren.

In deze use case willen we een voorwaarde leggen op de uitstoot van een voertuig. Hiervoor gebruiken we de klasse Voertuigvoorwaarde waar we een aantal kenmerken aanhangen via de klassen Voertuigkenmerken en Uitstoot. Deze laatste laat ons toe om te



## 6.2 USE CASE 2 – INWONER VRAAGT VERGUNNING VOOR VERHUIS

### Storyline

*Marieke, een inwoner van Antwerpen, wil verhuizen naar een nieuw appartement. Ze moet een vergunning aanvragen om een verhuishwagen te parkeren in een drukke straat.*

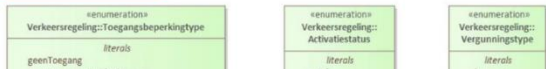
*Bij het stadhuis ontvangt ze "Vergunningsinformatie" die details geeft over het doel, de voorwaarden, de geldigheidsduur, en de rechten en verantwoordelijkheden van de vergunning.*

*Om de vergunning te krijgen, moet Marieke voldoen aan "Vergunningsvoorwaarden" voor de tijdelijke verkeersregeling, "Documentvoorwaarden" zoals het overleggen van haar huurcontract en bewijs van haar nieuwe adres, en "Activiteitvoorwaarden" die specificeren wanneer de verhuizing mag plaatsvinden. Ze vult het aanvraagformulier in en hoopt op een snelle goedkeuring.*

### Model

Voor deze tweede use case gebruiken we een subklasse van Voorwaarde om te modelleren dat een vergunning nodig is om een zone binnen te rijden. De specifieke subklasse is Vergunningsvoorwaarde. Daaraan hangt de kenmerken van de vergunning via de klasse VergunningInformatie. Eén van deze kenmerken is aan welke voorwaarden voldaan moet zijn om een vergunning te krijgen. Hiervoor gebruiken we opnieuw de klasse Voorwaarde. Relevante subklassen hiervan zijn DocumentVoorwaarde en ActiviteitVoorwaarde. De eerste laat toe om te modelleren welke documenten voorgelegd moet worden om een vergunning te krijgen. De tweede kan gebruikt worden om te modelleren dat een vergunning enkel verkregen kan worden als je een bepaalde activiteit wil uitvoeren, zoals bijvoorbeeld verhuizen.

Daarnaast hebben we ook de klassen Aanvraag en Vergunning. De klasse Aanvraag bevat alle informatie rond het aanvragen van een vergunning, inclusief de nodige documenten. De klasse Vergunning bevat alle informatie rond de effectief verkregen vergunning indien de aanvraag is goedgekeurd.



**Opmerkingen/vragen:**

**Opmerking:** Het model gaat toch enkel om de vergunning voor toegang tot een autoluwe zone, niet over de vergunning om te mogen parkeren in een zone?

- Het kan een voorwaarde zijn als je toegang hebt om ergens te parkeren. Het doel is om het administratief te vereenvoudigen. Het is logisch dat als je toegang krijgt tot een zone, je ook de mogelijkheid hebt om daar te parkeren.
  - De vraag is: welke vergunning heb je eerst nodig?

**Opmerking:** Tijdens de tweede werkgroep moeten we inzoomen op wat er allemaal in de aanvraag moet zitten.

**Opmerking:** Volgens de datastandaard Datex 2 kunnen vergunningen gekoppeld worden aan personen, ondernemingen, etc.

- In de praktijk zijn vergunningen meestal gekoppeld aan een "kenteken". Je kunt verschillende gebruikers hebben (accounts), maar ieder object moet een vergunning hebben.
- Voor ondernemingen: een vergunning kan gelden voor één nummerplaat of meerdere nummerplaten. Meerdere chauffeurs kunnen in dezelfde wagen rijden.
- Voor minder mobiele personen hangt de vergunning aan de persoon vast. De persoon met de kaart heeft een vaste nummerplaat, maar deze kan aangepast worden.

**Opmerking:** Badge voor verdwijnpalen is geen vergunning, maar een voorwaarde voor toegang tot een zone. Je mag binnen als je er woont. Leuven heeft deze badges afgeschaft vanwege misbruik; ze gebruiken nu nummerplaatherkenning voor verdwijnpalen.

**Opmerking:** Aan de vergunning moet ook een toelatingsmethode gekoppeld worden: badge, code of kentekenplaatherkenning.

- Semantisch gezien is de vergunning de voorwaarde voor toegang tot de zone.

**Vraag:** Steps vallen stil op de Meir. Is dit in scope?

- Dit gaat over toegang tot een zone. Hoe het gehandhaafd wordt is een andere kwestie. Alles wat niet leidt tot handhaving hoeft niet in dit model opgenomen te worden.

**Opmerking:** Buurtparkeren en deelwagens: bijvoorbeeld, Poppy-auto's mogen parkeren in een bepaalde zone. Poppy als bedrijf moet de vergunning aanvragen. Belangrijk om te scheiden dat ze een vergunning hebben omdat ze deze hebben aangevraagd en gekregen, niet omdat ze een nutsbedrijf zijn.

**Opmerking:** Communicatie naar de gebruiker moet niet beperkt worden tot waar de gebruiker mag komen. Als de voorwaarden voldaan zijn, moet de gebruiker dat weten.

- Bijvoorbeeld, als fietser heb je nergens een vergunning voor nodig, maar je moet wel weten waar je niet mag fietsen.
- In Oostende is skaten op de zeedijk verboden. Dit wordt niet met camera's gehandhaafd, maar is wel een regel.

**Opmerking:** Daarom zou je deze standaard kunnen beperken tot "enig voertuig met kenteken".

**Opmerking:** In de toekomst zullen vergunningen ook aan mindervaliden gekoppeld kunnen worden.

**Opmerking:** Door vergunningen en zones apart te maken, kun je eigenlijk één aanvraag doen voor alle zones van Antwerpen, alle zones van Gent, enzovoort. Je hebt te maken met verschillende goedkeurders, maar zolang je dat op gemeentelijk niveau behandelt, is dat het hoogste niveau.

**Vragen:**

- **Is een profiel van een burger/onderneming in scope?**
  - **Antwoord:** Een profiel zien we als implementatie van de toestemming. Het is voldoende om te weten wie het is (burger/onderneming). In het front-end kunnen we zien wat de kentekens zijn, dit is meer een UI-kwestie.
- **Kan een vergunning achteraf worden aangepast?**
  - Een vergunning wordt toegekend aan een inwoner. De inwoner geeft een nummerplaat op, maar mag deze veranderen. Is dit dezelfde vergunning of is dit telkens een nieuwe vergunning per nummerplaat?
  - **Antwoord:** Het maakt niet veel uit. Voor LEZ (Lage-emissiezone) zal het voor specifieke voertuigen zijn. Maar er zijn casussen waarin het aan de persoon hangt. Elke wijziging kan opnieuw worden goedgekeurd en gezien worden als aparte vergunningen. Dit moet verder gedefinieerd worden.
- **Kan één aanvraag leiden tot meerdere vergunningen of is dat altijd één op één?**
  - Dit is afhankelijk van de stad: vergunning nodig voor elke knip of per knip.
- **Kan één vergunning ook restricties hebben op bepaalde weekdagen?**
  - Dit is al voorzien en wordt meegenomen in de voorwaarden (restrictief). Bijvoorbeeld, enkel op woensdag: je kunt daar een datum en tijd invoegen.

## 6.3 USE CASE 3 - DOORGANG VOOR HULPDIENTEN IS ALTIJD TOEGESTAAN

Deze use case werd voornamelijk besproken tijdens de tweede use case.

**Opmerking:** Het is belangrijk om een duidelijk onderscheid te maken tussen reguliere dienstverlening (bijvoorbeeld Fluvius) en prioritaire dienstverlening (zoals hulpdiensten).

## 7. VOLGENDE STAPPEN



Verwerking van de input van de werkgroep.



Rondsturen van een verslag van deze werkgroep. Feedback is zeker welkom!



Verder onderzoek en voorbereiding van de tweede thematische werkgroep OSLO.



Feedback en informatie verzamelen via GitHub.



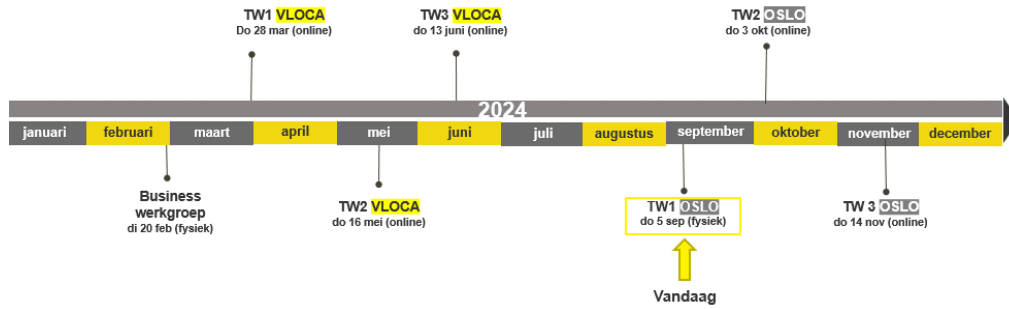
Omzetten van sneuvelmodel in UML conform data model.

### Andere feedback:

- Bij het registreren van bedrijven is het noodzakelijk om aan te geven of het bedrijf binnenlands of buitenlands is. Dit moet nog verder worden uitgeklaard met de betrokken diensten.
- Het is belangrijk om meer onderbouwing te geven.
- We moeten ons richten op fundamentele zaken die nodig zijn voor andere lokale besturen die niet deelnemen aan deze werkgroep. Dit is vooral belangrijk in het kader van het bestek dat zij nodig hebben.
  - Dany heeft al een landschapsanalyse gemaakt, maar andere lokale besturen hebben vaak niet de capaciteit om dit zelf op te pakken.

## 7.1 OSLO TIJDSLIJN

Inschrijven via deze link: [Thematische werkgroep 2 - Thematische werkgroep 2 - OSLO Citerra | Vlaanderen.be](#)



## 7.2 VOLGENDE WERKGROEPEN

Indien u graag zou willen deelnemen aan één van de aankomende werkgroepen, kan u [via deze link](#) een overzicht van de werkgroepen terugvinden en u ook zo inschrijven. De **tweede thematische werkgroep** zal plaatsvinden **op donderdag 3 oktober 2024**. Inschrijven kan [hier](#).

## 7.3 CONTACTGEGEVENS

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

- [digitaal.vlaanderen@vlaanderen.be](mailto:digitaal.vlaanderen@vlaanderen.be)
- [laurens.vercauteren@vlaanderen.be](mailto:laurens.vercauteren@vlaanderen.be)
- [Pieter.heyvaert@vlaanderen.be](mailto:Pieter.heyvaert@vlaanderen.be)
- [yaron.dassonneville@vlaanderen.be](mailto:yaron.dassonneville@vlaanderen.be)
- [aline.verbrugge@vlaanderen.be](mailto:aline.verbrugge@vlaanderen.be)