

# **VERSLAG**

Thematische Werkgroep 2  
OSLO Citerra

## **INHOUD**

Praktische Info .....	2
Aanwezigen .....	2
Agenda .....	3
1. Aanleiding en context .....	4
2. OSLO & onze aanpak .....	4
3. Samenvatting Thematische Werkgroep 1 .....	5
4. Datamodel OSLO Citerra .....	5
4.1. Aanpassingen Datamodel vorige werkgroep .....	5
4.2. Iteratie datamodel .....	5
5. Volgende Stappen .....	11
5.1. Volgende werkgroepen .....	12
5.2. Contactgegevens .....	12

## **PRAKTISCHE INFO**

- Datum: 3/10/2024 (13u-16u)
- Locatie: Online via Microsoft Teams

## **AANWEZIGEN**

- Agentschap Binnenlands Bestuur
  - Niels Vandekeybus
  - Brecht Van de Vyvere
- Be-Mobile
  - Jeroen De Wilde
  - Simon Michels
  - Wouter Van de Wiele
  - Miroslav Kovalenko
- Digitaal Vlaanderen
  - Aline Verbrugge
  - Yaron Dassonneville
  - Pieter Heyvaert
- Stad Antwerpen
  - Daniel Sevenhans
  - Stef Nielandt
- Movias
  - Koenraad Verduyn
- Stad Gent
  - Joris Pieters
- Stad Leuven
  - Sophie Adriaens

## **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 6-14 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 15-27 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 THEMATISCHE WERKGROEP 1

*We verwijzen naar slides 28-32 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 die beschreven werden tijdens de business werkgroep:



### 4. DATAMODEL OSLO CITERRA

Het doel van de tweede thematische werkgroep is om de aanpassingen aan het sneuvelmodel sinds de vorige werkgroep voor te stellen en het model verder onder de loep te nemen aan de hand van nieuwe use cases.

#### 4.1. AANPASSINGEN DATAMODEL VORIGE WERKGROEP

*We verwijzen naar slides 32-38 voor meer informatie.*

1. AanvraagSet toegevoegd
2. Verkeersregeling hernoemd naar Zone
3. Nummerplaat toegevoegd als attribuut
4. Policy en PolicySet toegevoegd
5. Vergunninginformatie hernoemd naar Vergunningsvereisten

#### 4.2. ITERATIE DATAMODEL

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.*

### Toelichting 'Agent'

De term 'Agent' wordt gebruikt om een entiteit aan te duiden die kan handelen of een effect kan teweegbrengen. Dit kan een persoon, organisatie of hoedanigheid zijn. Het is belangrijk om deze term niet te verwarren met een verkeersagent.

### Use case 1 – Lokaal bestuur voert autoluwe zone in



### Lokaal bestuur

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

### Storyline

Gent telt vijf autovrije gebieden. Als je met een gemotoriseerd voertuig een bestemming hebt in één van deze autovrije gebieden heb je altijd een vergunning nodig. Er zijn twee manieren om een vergunning te verkrijgen. Eén van de twee vergunningen is voldoende: enerzijds een parkeerkaart voor personen met een handicap, anderzijds een aangifte adreswijziging en boorddocumenten voertuig.

### Model

Links in het model staat de klasse 'Zone'. Als we weten welke zone het betreft (bijvoorbeeld Korenmarkt), willen we weten welke voorwaarden hieraan verbonden zijn. In een policy zitten meerdere voorwaarden en meerdere policies worden gebundeld in een PolicySet.

### Vragen/Discussie:

- **Vraag:** Kan je binnen één policy (met meerdere voorwaarden) werken met de OR-operator of worden dat aparte policies?

- **Antwoord:** Ja, dat zouden aparte policies zijn. Je kunt binnen je policy of voorwaarden aanduiden welke operator (AND of OR) je wilt gebruiken, of een policy nesten in een andere policy.
- Alle informatie zit in een zone en is opgenomen in een GIS-systeem. Policies moeten worden opgesteld en uit elkaar gehaald. Bijvoorbeeld: 'Policy mindervalide persoon' -> 'Mindervalidekaart nodig', mag ik elke zone betreden. De policy is geldig voor alle zones, maar je moet ze expliciet linken zodat je systeem het zeker weet. Je kunt een policy maken en deze koppelen zodat ze relatief vaak wordt gebruikt.
- **Vraag:** Bevat een Zone subvoorwaarden? Hoe zit het met de genestheid van voorwaarden?
  - **Antwoord:** Je kunt meerdere policies hebben en ze nesten, maar je voorwaarden zijn de 'leaf' van je model.
  - **Opmerking:** Is het een idee om dit af te stemmen op CPSV?
- **Opmerking:** Er zijn twee systemen: achteraf controleren (geen vergunning vereist) of whitelisting (registratie op voorhand vereist). Een whitelist is privacy-technisch beter in orde volgens de GDPR dan achteraf kijken naar het DIV-nummer. Hoe dan ook, het model laat alles toe.
- **Opmerking:** Uitermate afstemmen op CCC-EV en CPSV-AP (SEMIC): <https://semiceu.github.io/CCCEV/releases/2.1.0/#Requirement.hasrequirement>
- **Definities:** Zone eventueel aligneren met OSLO Inname Openbaar Domein: <https://data.vlaanderen.be/doc/applicatieprofiel/inname-openbaar-domein/#Zone>
- **Opmerking:** Toevoegen van 'of' regel: PolicySet = Dienstverlening? In plaats van PolicySet denk ik ook aan 'Dienstverlening'. Zit dit in scope?
  - **Antwoord:** Indien ja, policies laten doorbloeien naar een LPDC: dienstverlening? Hoe vraag je ze aan? Dat staat in de procedure van je dienstverlening. Zie dienst-transactiemodel.
- **Opmerking:** Ik zie het nut niet in van aparte vergunningvereisten. Je voorwaarde hangt vast aan het enkel uploaden van je bewijs is niet voldoende, er moet een vergunning zijn toegekend. Er is dus een goedkeuringsstap.
- **Opmerking:** Tegen de volgende werkgroep hebben we meer datavoorbeelden nodig.

### Use Case 2 – Vergunning voor inwoner in autoluwe zone





Inwoner

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

### Storyline

Een inwoner van Antwerpen vraagt een vergunning aan om een autoluwe zone te betreden met de wagen voor zijn verhuis.

### Datavoorbeeld

Om een aanvraag te kunnen doen, moeten twee documenten worden voorgelegd: het document van het voertuig waarmee je wilt verhuizen (hier: boorddocument) en je adreswijziging. Deze twee documenten zijn gemodelleerd volgens de klasse "Bewijs".

Een aanvraag is gekoppeld aan een zone. Aan een goedgekeurde aanvraag is een vergunning gekoppeld. Deze vergunning heeft ook betrekking op een bepaalde zone.

### Opmerkingen/vragen

- **Vraag:** Kan een bewijs als pdf ook een bevraging zijn van een authentieke bron, bijvoorbeeld via MAGDA? Zodat de pdf niet hoeft te worden opgeladen, hetzelfde geldt voor de adreswijziging.
  - **Antwoord:** In dit datamodel is het vrij generiek voorzien hoe we tot bewijs kunnen komen, dus dit zal alles kunnen omvatten, inclusief authentieke bronnen.
- **Vraag:** Kunnen de bewijsstukken niet ook per lokaal bestuur gekozen worden? Het maakt niet uit of je zelf op dat adres woont, want je kunt ook je ouders helpen met verhuizen die in een ander bestuur wonen.
  - **Antwoord:** Per soort vergunning gaan we nog per soort conditie instellen en aan de lokale besturen overlaten om het verder te specificeren. Deze zaken zijn belangrijk om mee te nemen in de implementatie van het model.
- **Opmerking:** Het verkrijgen van deze vergunning valt onder openbaar domein. Bij ons is "werken" ook inname van het openbaar domein.
  - **Antwoord:** Je bewijs kan eender wat zijn. Elk lokaal bestuur kan de toegangsvoorwaarden voor een zone kiezen. Daar hangen andere bewijzen aan vast om die vergunning te bekomen.
- **Opmerking:** Het kan ook zijn dat je één aanvraag doet om verschillende vergunningen te krijgen. Want soms heb je nog een ander soort vergunning nodig, vooraleer je een vergunning kan aanvragen.

- Voorbeeld: Indien je eerst een toelating voor een autoluwe zone nodig hebt en daarna een vergunning voor inname openbaar domein, kan dit opgelost worden door bij de voorwaarden om de vergunning te krijgen een opmerking toe te voegen: "Dit is slechts geldig indien je ook een vergunning hebt voor inname openbaar domein." Je vergunning wordt pas gegeven als je ook toelating hebt voor beide.
- **Vraag:** Is een nummerplaat nodig om mee op te geven? Soms zijn er gevallen waarbij de vergunning niet gekoppeld is aan een nummerplaat, en anderzijds kunnen heel veel steden niet controleren op nummerplaat omdat er geen machtiging is.
  - Verdere toelichting: Toelating om één nummerplaat in te geven kan ook in deze use case niet nodig zijn, bijvoorbeeld bij een mindervalidekaart. Echter, in het geval dat van Gent is de nummerplaat gekoppeld aan één vrije parkeerkaart in de Zone waarin de Persoon woont.
  - Opmerking Leuven: Door de inname van openbaar domein is het juist de machtiging van de politie die toegang verleent.
  - Antwoord: Het datamodel laat toe om één of meerdere nummerplaten op te geven, een andere optie is ook om geen nummerplaat mee te geven. In deze situatie is het wel noodzakelijk om op een andere manier bewijs te kunnen leveren. Hiervoor moeten we aligneren met andere OSLO standaarden waar 'Resource' gebruikt wordt.
  - Antwoord: Het datamodel laat daarnaast toe om ook een aanvraag te doen die niet per se betrekking heeft op een bepaalde zone. Je zou kunnen zeggen dat de burger een aanvraag doet voor inname openbaar domein en dat dat automatisch wordt verwerkt.
- **Opmerking:** Zaak en OSLO-dossier passen goed in het model. Idealiter worden deze modellen sterk geïntegreerd.
  - Inhoud: Je hebt het recht om een bepaalde activiteit te doen.
  - Zaak: Aanvraagset.
  - Zie OSLO omgevingsvergunning.
  - Zie OSLO-incentiveringsplatform.

### Use Case 3 - Een onderneming doet een aanvraag voor toegang voor al haar voertuigen



Organisatie

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

#### Storyline

Een onderneming wil een aanvraag doen om meerdere autovrije zones te betreden voor meerdere voertuigen.

- **Opmerking:** Verschil met “burger” (Use Case 2): Bewijs van één voertuig versus bewijs voor meerdere voertuigen die aan één aanvraag zijn gekoppeld (AanvraagSet)

#### Datavoorbeeld: discussie

- **Opmerking:** De aanvraag specificeert ook de periode waarvoor de vergunning geldt.
- **Opmerking:** In dezelfde aanvraag kunnen verschillende nummerplaten vermeld worden. Hoewel, sommige gemeenten kunnen ervoor kiezen om een vergunning per voertuig toe te laten.
- **Vraag:** Zowel een aanvraag als een vergunning heeft een Zone. Waarom niet enkel bij de aanvraag, want in theorie zou je het toch kunnen afleiden?
  - **Antwoord:** Als brandweer kun je één aanvraag doen voor toelating in alle steden en gemeenten (aanvraagset, met telkens een aanvraag per zone). De brandweer heeft dan verschillende vergunningen die telkens op een andere zone van toepassing zijn.

#### Model Use Case 2 & 3: discussie

- **Opmerking:** Voor de aanvraag kijken of er een link is met andere standaarden.
- **Opmerking:** De voorgestelde definities zijn van het Application profile (niet van het Vocabulary), deze kan dus specifieker zijn.
- **Opmerking:** Er zijn verschillende redenen waarom iemand geen aanvraag heeft ingediend en geen vergunning had, maar deze wel nadien kan aanvragen. Dit kan bijvoorbeeld in geval van overmacht, wanneer iemand dringend een ziek persoon moet halen. Ook andere opties zijn mogelijk om nadien deze aanvraag te doen.
- **Toelichting:** Bewijs is al overgenomen van OSLO-Dienst.
- **Opmerking:** We hebben geen extra voorwaarden op een vergunning toegevoegd, wellicht zijn er nog andere voorwaarden. Bijvoorbeeld het bijhebben van een bepaald document in je wagen.

- **Opmerking:** Het gaat om het recht om een zone te betreden. Moeten we niet dieper gaan dan enkel nummerplaat, om het model future-proof te maken?
  - Voorbeeld oplossing: "Nummerplaat" beter aanpassen naar type Resource (resource als verwijzing naar het voertuig).
- **Opmerking:** "Vergunning" hangt aan één zone vast. Door op te splitsen extra meerwaarde: omgevingsvergunning omschrijft uw recht waaraan uw activiteiten zijn gekoppeld.
- **Opmerking:** Andere Use Case kan zijn: Mobiliteitsmaatregel van zone 30 -> "Wat": mobiliteitsregel, die vervat zit in OSLO Besluit.
- **To do:** Meeting inplannen met Brecht Van De Vyvere.

## 5. VOLGENDE STAPPEN

### Volgende stappen ter voorbereiding van de derde thematische werkgroep:



Verwerking van de input van de werkgroep.



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



Verder onderzoek en voorbereiding van de derde thematische werkgroep OSLO.



Feedback en informatie verzamelen via GitHub.



Herwerking UML conform data model.

--> [Publicatie op data.vlaanderen](#)

### Andere feedback

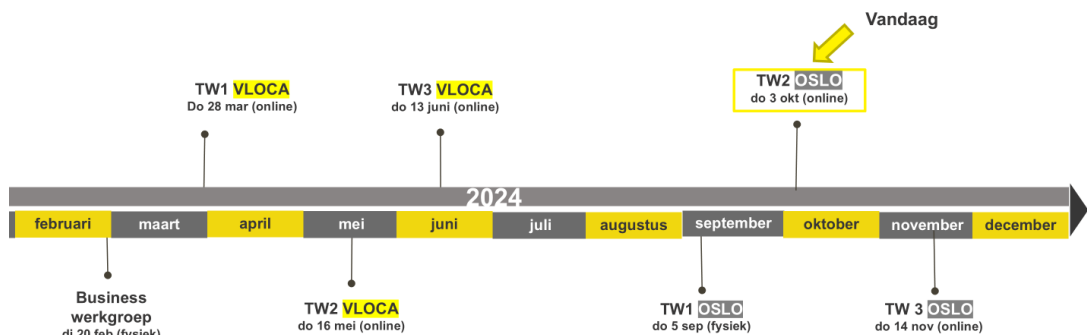
- **Vraag:** wordt de naam van het AP nog specifieker? Na de publieke review kunnen we richting goedkeuring het een nieuwe naam geven. We willen dit pas na het traject aanpassen om verwarring tijdens het traject te vermijden.
- **Opmerking:** Er zijn duidelijk bezorgdheden. Dany stelt voor om de bezorgdheden of mankementen door te sturen via e-mail of via Github te posten en hierop een antwoord te voorzien. Hij geeft hierbij een aantal voorbeelden.
  - Bv : hoe kan ik in dit model bezoekers toelaten?
  - Bv : hoe kan ik ervoor zorgen dat ik in Antwerpen geen bewijs heb?
  - Bv : Moet ik voor elke zone elke vergunning apart invullen?

- **Opmerking:** Er werd voorgesteld om een andere naam voor het OSLO Traject voor te stellen.
  - Voorstel: “Toegangs-/doorgangsvergunning autoluwe zones”

### 5.1. 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 **derde thematische werkgroep** zal plaatsvinden **op donderdag 14 november 2024**.

Inschrijven via deze link: <https://www.vlaanderen.be/digitaal-vlaanderen/agenda/evenementen/oslo-citerra/thematische-werkgroep-3-thematische-werkgroep-3-oslo-citerra>



### 5.2. 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)