

Business Werkgroep
OSLO City Of Things Mobiliteitsbudget

INHOUD

1 Praktische Info	4
1.1 Aanwezig	4
1.2 Agenda	5
2 Inleiding	6
2.1.1 Context standaard voor Moburger - Mobiliteitsbudget (Bea Cleeren)	6
2.1.2 OSLO	6
2.1.3 VLOCA	7
2.1.4 Inspiratie (OSLO - Arne Smet & Yaron Dassonneville)	8
3 Brainstormsessie	9
3.1 Doel van de Brainstormsessie	9
3.2 Aanpak	9
3.3 Use Cases	11
i. Use Case Stad / Gemeente	11
ii. Use Case Burger / Gebruiker	11
iii. Use Case Aanbieder Deelmobiliteit	12
iv. Use Case Andere	12
3.4 Concepten	13
i. Concepten Lokale Handelaar	13
i. Concepten Technologie	13
i. Concepten Stad	13
ii. Concepten Klant	14
-	14
4 Volgende Stappen	15
4.1 Sneuvel Model mobiliteitsbudget	15
4.2 Onderzoek naar privacy	15
4.3 Volgende werkgroepen	15
5 BIJLAGEN	16
5.1 USE CASES - MURAL	17
5.2 CONCEPTEN - MURAL	17

1 PRAKTISCHE INFO

- Datum: 07/12/2022
- Locatie: Digitaal - Microsoft Teams

1.1 AANWEZIGEN

Stad Hasselt	Yannick Fabbro Bea Cleeren Erik Smits
Stad Leuven	Eli Nomes Tim Asperges Kim Bos
Vlaamse Overheid - Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Erika Verstrepen
Provincie Oost-Vlaanderen - POLIS	Joachim Van den Bergh
Digitaal Vlaanderen - VSDS	Steven Logghe
Digitaal Vlaanderen - OSLO	Yaron Dassonneville Arne Smet
VLOCA	Fabian de la Meilleure Alain Glickman
Hoppy	Tim Bidlot

1.2 AGENDA

Duurtijd	Topic	Wie
09u00 - 09u10	Welkom en agenda	Yaron Dassonneville
09u10 - 09u30	Aanleiding en context	Stad Hasselt - Bea Cleeren
09u30 - 09u45	Introductie OSLO	Yaron Dassonneville
09u45 - 10u00	Introductie VLOCA	Fabian de la Meilleure
10u00 - 10u10	Inspiratie	Arne Smet Yaron Dassonneville Fabian de la Meilleure
10u10 - 10u25	Pauze	
10u25 - 11u40	Brainstormsessie	Yaron Dassonneville
11u40 - 12u00	Q&A en volgende stappen	Yaron Dassonneville

2 INLEIDING

We verwijzen voor meer informatie naar slides 5 tot 29.

2.1.1 Context standaard voor Moburger - Mobiliteitsbudget (Bea Cleeren)

Met het mobiliteitsbudget-project willen de initiatiefnemers, waaronder de stad Hasselt en Leuven, een eerste stap zetten in de oefening die ze willen uitvoeren om één centraal platform te faciliteren waar burgers van een stad hun verschillende mobiliteitsdiensten kunnen raadplegen met een directe integratie van het mobiliteitsbudget van dit individu of zijn gezin. Deze eerste stap is het doorlopen van een OSLO-traject waarbij de focus zal liggen op het in elkaar steken van het financieel kader waarbij de gewenste uitkomst een afgewerkt

en gestandaardiseerd data model is. Met dit initiatief willen de steden Hasselt en Leuven een makkelijke centrale oplossing bieden aan hun burgers om gebruik te maken van de mobiliteitsdiensten die binnen een stad aanwezig zijn in combinatie met een makkelijk gebruik van het mobiliteitsbudget.

2.1.2 OSLO

Het doel van OSLO is om de datastromen semantisch te modelleren en de structuur van de data te standaardiseren in de context van het mobiliteitsbudget-project. Hierbij zal de focus gelegd worden op het opzetten van een gegevensuitwisseling tussen de MaaS - en mobiliteits-aanbieders om de financiële stromen rond mobiliteitsbudget te vergemakkelijken. Het is de bedoeling om zo te zorgen voor meer samenhang en een betere begrijpbaarheid en vindbaarheid van de Data. Op die manier kan iedereen gegevens makkelijker gebruiken. 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 volgende links: <https://overheid.vlaanderen.be/oslo-wat-is-oslo> en <https://data.vlaanderen.be/>

2.1.3 VLOCA

VLOCA, de Vlaamse Open City Architectuur, is een initiatief van het Agentschap Binnenlands Bestuur van de Vlaamse Overheid.

De hulp van VLOCA aan lokale besturen start bij het scherpstellen van duidelijke, verstaanbare use cases en loopt door tot de aanbestedingsfase van het project. VLOCA vormt op deze manier een duidelijke brug tussen de beleidsdoelstellingen van het lokale bestuur en de technische laag waarin de oplossingen beschreven en geïmplementeerd worden. We stellen de juiste vragen en verzamelen de noden en behoeften van alle stakeholders (lokale besturen, kenniscentra, bedrijven en burgerorganisaties).

Door een gestructureerde aanpak en verwerking van deze informatie wordt de ontwikkeling van herbruikbare bouwblokken, standaarden en normen gestimuleerd die van Vlaanderen één grote interoperabele slimme regio kunnen maken. De opgedane kennis en ervaring wordt ontsloten via een kennishub waarop onder andere draaiboeken, architectuur componenten en modellen ter beschikking gesteld worden voor alle andere lokale besturen en stakeholders.

2.1.4 Inspiratie (OSLO - Arne Smet & Yaron Dassonneville)

Voor meer informatie verwijzen we graag naar slides 45 tot 50.

Met de term inspiratie wordt er onderzoek naar reeds bestaande standaarden, modellen of nuttige informatie omtrent het onderwerp verstaan. Hierdoor kan er gebruik gemaakt worden van informatie dat reeds voorhanden is en kan er vermeden worden om het wiel opnieuw uit te vinden.

Tijdens het luik “Inspiratie” gaven de facilitators een basisintroductie tot het centraal onderwerp. Vervolgens werd er overgegaan tot het bekijken van het model van [OSLO - Trips & Aanbod](#) en werd er iets dieper ingegaan op het stuk waar de uitkomst van het mobiliteitsbudget-project kan vastgehecht worden. Om te duiden dat de OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod data standaard een mapping heeft met een reeds bestaande data standaard, meer bepaald [Open Mobility Foundation - MDS](#), werd gekeken wie deze partij is en of er elementen zijn die we voor het mobiliteitsbudget-luik eventueel ook kunnen meenemen bij het uitwerken van deze data standaard.

OSLO Mobiliteit Trips & Aanbod

De meest belangrijke elementen die moeten meegenomen worden vanuit de data standaard OSLO Mobiliteit Trips en Aanbod zijn vanzelfsprekend die dat spreken over zaken dat te maken hebben met de effectieve reservatie en/of boeking van een bepaalde mobiliteitsdienst. Het ontbrekende financiële luik langs de kant van de gebruiker van de mobiliteitsdienst zal een invulling krijgen in het huidige traject door middel van het mobiliteitsbudget.

Hierbij een overzicht van de meest belangrijke elementen uit OSLO Mobiliteit Trips en Aanbod:

- Vervoersbewijs
- Mobiliteitsdienst
- Boeking
- Reis
- Reiziger
- Aanbieder
- Prijsplan

Hiernaast een overzicht van de generieke elementen die hergebruikt kunnen worden uit andere standaarden:

- Persoon
- Organisatie
- Agent
- Gezin

Open Mobility Foundation - MDS

Wanneer de data standaard voor Trips en Aanbod in ontwikkeling was, is er ook gekeken naar [MDS](#) om een bepaalde mapping op poten te kunnen zetten tussen beide standaarden.

Online is er zeker wat nuttige informatie terug te vinden die ook zal kunnen helpen in het huidige traject voor het financieel luik van het gebruik van mobiliteitsdiensten. Hierop gaan we graag dieper in tijdens de volgende fase en werkgroepen.

3 BRAINSTORMSESSIE

Het doel en de aanpak van de virtuele brainstormsessie worden hieronder beschreven. Tevens wordt de uitkomst van de brainstorm hierin samengevat.

We verwijzen voor meer informatie naar de [Muralpagina](#).

3.1 DOEL VAN DE BRAINSTORMSESSIE

- Inzichten verkrijgen in huidige en potentiële use cases m.b.t. mobiliteitsbudget in zijn breder geheel.
- Concepten rond mobiliteitsbudget oplijsten.
- Informatienoden en bestaande datamodellen capteren.

3.2 AANPAK

Er werd tijdens de eerste oefening aan de participanten gevraagd wat ze verstaan onder de term “Mobiliteitsbudget”. Hieronder zijn de antwoorden zichtbaar.

Mentimeter

Wat verstaan jullie onder "Mobiliteitsbudget" ? Mentimeter

financiële middelen die gebruikers kunnen gebruiken om zich te verplaatsen	Korting of budget geven aan specifieke doelgroepen om betere toegang te geven tot het totaalpakket van duurzame vervoersmodi.	gerichte kortingen voor sociale doelgroepen
Een budget dat de lokale overheid ter beschikking stelt van de burger ter besteding aan mobiliteit in alle vormen	Mobiliteitsdiensten	Een budget dat door de 'reiziger' volgens een aantal parameters flexibel kan gebruiken om zich te verplaatsen binnen een afgebakend perimeter
Toegang tot een brede waaier aan vervoersmodi openstellen voor bepaalde bevolkingsgroepen. Op deze manier mensen een duwtje in de rug geven om zich open te stellen voor alternatieve en duurzame transportmiddelen.	derde betaler regelingstakeholder betaalt deel van mijn reiskosten om zo mijn gedrag te beïnvloedenKeuzevrijheid wordt bijgekleurdBetaling in natura ipv in geld	MaaS voor burgers business viable maken



Brainstormsessie

De brainstormsessie werd ingedeeld in drie oefeningen: Oplijsten van use cases, oplijsten van concepten en het oplijsten van data modellen. De eerste en tweede oefening zijn met elkaar gelinkt, aangezien de concepten in de tweede oefening worden gedefinieerd aan de hand van de use cases uit de eerste oefening. De bedoeling is om rond het topic mobiliteitsbudget zoveel mogelijk verschillende invalshoeken te vergaren omtrent mogelijk gebruik van verschillende actoren.

Hieronder worden de use cases en concepten opgelijst, deze zijn ook terug te vinden via de [Mobiliteitsbudget-Mural](#).

3.3 USE CASES

We verwijzen voor meer informatie naar [Muralpagina](#).

i. Use Case Stad / Gemeente

1. Als stad wil ik het aantal parkeerplaatsen op straat verminderen.
2. Als stad wil ik nieuwe mobiliteitsdiensten toegankelijk maken voor sociale doelgroepen.
3. Als stad wil ik zicht krijgen op het daadwerkelijk gebruik van bestaande derdebetalersregelingen.
4. Als stad wil ik weten of een mobiliteitsbudget genoeg incentivering is om de auto links te laten liggen.
5. Als stad (aanbieder) wil ik gemakkelijk (nieuwe) diensten kunnen integreren in het aanbod.
6. Als stad wil ik weten wat de gebruiker zou gebruikt hebben indien hij geen gebruik kon maken van het mobiliteitsbudget.
7. Als stad willen we mensen met recht op verhoogde tegemoetkoming korting geven op gebruik van duurzame mobiliteitsdiensten.
8. Als stad wil ik het gebruik van nieuwe mobiliteitsdiensten extra aantrekkelijk maken door combineren te stimuleren.
9. Als stad wil ik een zicht krijgen op het mobiliteitsgedrag binnen de stad.
10. Als stad wil ik de modal shift bewerkstelligen.

ii. Use Case Burger / Gebruiker

1. Als burger wil bepaalde kortingscodes kunnen toevoegen die bovenop het mobiliteitsbudget kunnen gebruikt worden (vb. 65+ / mindervalide).
2. Als burger wil ik de optie hebben om mijn kinderen mee te kunnen aan de hand van mijn mobiliteitsbudget.
3. Als burger wil ik een parkeerplaats, hopelijk met korting, kunnen bemachtigen.
4. Als burger wil ik een overzicht van mijn mobiliteitsbudget hebben.
5. Als burger wil ik een overzicht van alle mobiliteitsdiensten hebben die ik kan raadplegen.
6. Als burger wil ik graag zien welk vervoermiddel het beste is op welk moment. (moment = tijd & plaats)
7. Als burger wil ik mijn recht op korting krijgen zonder rompslomp kunnen raadplegen.
8. Als burger wil ik het mobiliteitsbudget kunnen gebruiken voor korting op een parkeerplaats tijdens het winkelen bij de handelaren.

9. Als burger wil ik 1 multimodaal ticket kunnen kopen (vb. van A naar B aan de hand van trein + bus)

iii. Use Case Aanbieder Deelmobiliteit

1. Als aanbieder van deelmobiliteit wil ik zoveel mogelijk mensen bereiken met onze dienstverlening. Ook mensen die het wegens hun financiële situatie in eerste instantie dat niet zouden doen.

iv. Use Case Andere

1. Op basis van de accountgegevens van een gebruiker (= persoonlijke gegevens) moet automatisch een budget of korting gegeven kunnen worden wij al de door de stad erkende mobiliteitsproviders.
2. Ik verhuis en heb hiervoor parkeerplaatsen nodig. Kan dit ook van dit budget komen?
3. kan ik ook bv een fiets aankopen met mijn mobiliteitsbudget?
4. Wat gebeurt er als mijn budget op is?

3.4 CONCEPTEN

Hieronder is een overzicht zichtbaar van de mogelijke concepten die gehanteerd kunnen worden bij de uitwerking van het model.

i. Concepten Stad / Gemeente

1. Mobiliteitsbudget
2. Digitaal budget
3. Eenvoudige administratie
4. Geldigheidsduur / duurtijd
5. Mobiliteitsdienst
6. Duurzaamheid
7. CO2 Impact
8. Privacy

i. Concepten MAAS-platform / Mobiliteitsaanbieder

1. Mobiliteitsdienst
2. Duurzaamheid
3. Platform
4. Digitaal budget
5. App
6. Website
7. Boeking

i. Concepten Klant

1. Gebruiker
2. Reiziger
3. Betaler
4. Gebruiker vs Reiziger
5. Bewoner
6. Digitale kloof
7. Leeftijd

8. Token
9. Sociaal statuut
10. Geldigheidsduur / Duurtijd
11. Mobiliteitsdienst
12. Privacy
13. Identifier voor wie aanspraak maakt op welke voordelen (sociaal statuut?)

3.5 EXTRA INFORMATIE VAN DE PARTICIPANTEN

Bij de laatste vraag van de brainstormsessie werd er getracht om bestaande initiatieven en datamodellen naar boven te laten komen als bron van inspiratie of als vertrekpunt voor de huidige data standaard.

3.5.1 Gelijkaardige initiatieven

Interreg shared mobi hubs → Stad Rotterdam

[Interreg 2 seas](#) is een organisatie die de krachten van kustregio's van 4 Europese lidstaten (Engeland, Frankrijk, Nederland, België) probeert te bundelen om bepaalde overkoepelende uitdagingen aan te kaarten.

En van deze uitdagingen is het optimaliseren van personenvervoer, wat in het programma MOBI-MIX aan bod kwam. MOBI-MIX had als doel om de implementatie van gedeelde mobiliteit en MaaS te verbeteren om zo een groter gebruik van deze diensten te faciliteren in combinatie met een daling van CO2 / groter gebruik van low-carbon oplossingen.

Contactpersoon:

aj.oranje@rotterdam.nl

Gekoppeld initiatief:

[Shared Mobility Guide](#)

Mpact

[Mpact](#) is een organisatie die zich focust op het proberen verbeteren en toegankelijker maken van het vervoerssysteem. Hun basisovertuiging is “meer met minder” wat dan ook een zeer belangrijk aspect is

wanneer er opzoek gegaan wordt naar vernieuwing. Energie-efficiëntie, inclusie, sociale cohesie zijn centrale thematieken bij Mpact.

De 3 pijlers van Mpact zijn oplossingen, innovatie en beleid. Aan de hand van deze pijlers willen zij een zo groot mogelijke sociale en ecologische impact gaan verwezenlijken in hun operatiegebied.

Mpact heeft ook hun eigen oplossingen ontwikkeld, meer bepaald:

- [Carpool](#)
- [MobiCalendar](#)
- [Minder Mobielen Centrales](#)
- [Woningoppas](#)
- [Huisruil](#)
- [Cambio](#) (dochteronderneming)

Connectiviteit met andere vervoersmodi is mogelijk door de integratie van multimodale knooppunten ([Mobipunt](#)) en Mobility as a Service ([Olympus Mobility](#)).

NW Europe: eHUBS → city of amsterdam

[eHubs](#) zijn fysieke locaties waar gebruikers of ontwikkelaars van e-bikes, e-cargo bikes, e-scooters en/of e-auto's kunnen samenkomen om met breed scala aan mogelijkheden te experimenteren. De overtuiging van eHUBS is om een hoogkwalitatief en divers aanbod van gedeelde ecologisch verantwoorde mobiliteitsdiensten te bieden naar de burgers om hen te weerhouden van het bezit van een eigen auto.

eHUBS kunnen variëren in grootte (minimalistisch, licht, middelgroot, groot), type locatie en type aanbod. Ze kunnen klein zijn en in woonwijken liggen, met slechts één of twee parkeerplaatsen, of groter en dicht bij stations en grote knooppunten van openbaar vervoer liggen, maar uiteindelijk komt het erop aan dat ze altijd daar liggen waar vraag en aanbod elkaar ontmoeten.

eHUBS partners:

- City of Amsterdam
- Polis Network
- Mpact asbl
- Mpact vzw
- Autodelen.net
- Bayern Innovativ GmbH
- Cargoroo
- URBEE
- City of Nijmegen
- City of Arnhem (subpartner)
- Transport for Greater Manchester
- City of Leuven

- TU Delft
- Newcastle University
- City of Dreux
- City of Kempten (Allgäu)
- TPR - University of Antwerp
- Amsterdam University of Applied Sciences (subpartner)
- The Highlands and Islands Transport Partnership (HITRANS)
- Electricity Supply Board (ESB)
- Autorité Organisatrice du Transport (AOT - Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures)

TOMP

[TOMP](#) groepering van partijen die samen een API uitgewerkt hebben gefocust op mobiliteit. TOMP, Transport Operators & MaaS Providers wil ervoor zorgen dat er een model aanwezig is dat ervoor zorgt dat een alle mogelijke trips van een reiziger, ongeacht het gekozen vervoermiddel, in kaart kan gebracht worden. TOMP beoogt de ontwikkeling en instandhouding van een internationaal bestuurd interoperabele open standaard voor technische communicatie tussen vervoerders en MaaS-aanbieders, door middel van definitie, verbetering afstemming en verspreiding.

voor meer informatie:

ITS.be

[Intelligente vervoerssystemen \(ITS\)](#) verwijzen naar nieuwe, publieke en private diensten die de overgang naar duurzame mobiliteit mogelijk maken.

ITS-diensten spelen zich af in alle mobiliteits domeinen, zoals verkeersbeheer (met inbegrip van voetgangers- en fiets ondersteuning), goederenvervoer, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit, parkeren en elektromobiliteit, politie- en reddingsdiensten, het auto domein alsook leasing-verzekering bijstand en belastingen.

De koppeling van deze diensten helpt ons op weg naar Mobility as a Service (MaaS), waardoor niet-duurzame externe effecten van de huidige mobiliteitspatronen worden geëlimineerd.

POLIS

[Polis](#) is een organisatie die samen met Europese, lokale en regionale overheden op zoek gaat naar innovatieve oplossingen binnen de mobiliteitssector om promotie te faciliteren voor een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitsaanbod.

Dit doen ze door kennisuitwisseling te faciliteren tussen de verschillende geïnteresseerde partijen. Ook kunnen ze dit doen omdat ze toegang hebben tot de centrale Europese research & innovation hubs.

Ze worden aanschouwt als de centrale speler bij urban mobility issues.

Daarnaast gaven de deelnemers van de werkgroep ook nog volgende initiatieven aan:

- Voucherplatform Stad Hasselt
- Incentiveplatform Antwerpen
- Parkeermanagement systeem Antwerpen
- Federaal mobiliteitsbudget
- Hoppinpunten (OSLO)
- <https://pitane.blue/en/2022/12/01/release-tom-api-1-4-during-policy-conference/>
- [https://www.amsterdam.nl/innovatie/mobiliteit/city-data-specificatie-mobiliteit-\(cds-\)/](https://www.amsterdam.nl/innovatie/mobiliteit/city-data-specificatie-mobiliteit-(cds-)/)
- <https://github.com/CDSM-WG/CDS-M>

4 VOLGENDE STAPPEN

4.1 SNEUVELMODEL MOBILITEITSBUDGET

Als volgende stap wordt een eerste aanzet gemaakt rond de datastandaard. Er wordt gebruik gemaakt van de geïdentificeerde use cases en concepten om invulling te geven aan de verschillende klassen en attributen. Ook zal er gekeken worden waar mogelijke connecties mogelijk zijn met de data standaard OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod.

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 ook zo inschrijven. De eerste thematische werkgroep zal plaatsvinden op woensdag 11 januari om 09u00 via Microsoft Teams. Inschrijven kan [hier](#).

4.3 CONTACTGEGEVENS

Tijdens de Q&A werden er enkele belangrijke contactgegevens meegegeven door de participanten. Deze contactgegevens zullen gebruikt worden om het model verder vorm te geven.

Hierbij een overzicht van de contactenlijst:

- Amsterdam : Schepers, Gemma → G.Schepers@amsterdam.nl
- ITS: Marquet, Kurt → km@its.be
- Polis: Homem de Gouveia, Pedro → pgouveia@polisnetwork.eu
- Mpact: Groen, Tjalle → tjalle.groen@mpact.be
- ...

5 BIJLAGEN

5.1 USE CASES - MURAL

Figuur 1. Use Cases



5.2
 CONCEPTEN - MURAL

Figuur 2. Concepten

