

Verslag Thematische werkgroep 1
OSLO City Of Things Mobiliteitsbudget

1 INHOUD

1 Inhoud	3
2 Praktische info	4
2.1 Aanwezigheden	4
2.2 Agenda thematische werkgroep 1	4
3 Inleiding	5
3.1 OSLO	5
3.2 Bestaande use cases	5
3.3 Use cases uit de business werkgroep	6
4 Sneuvelmodel	7
4.1 Stad Hasselt ondersteunt loes	8
4.2 Sam gaat werken	10
4.3 Sofie wil parkeren	11
4.4 Stad leuven legt voorwaarden op	11
4.5 Het model in zijn geheel	12
5 Volgende stappen	13
6 Thematische werkgroep 2	15

2 PRAKTISCHE INFO

- Datum: 11/01/2023
- Locatie: Virtueel

2.1 AANWEZIGHEDEN

Stad Hasselt:

- Bea Cleeren
- Erik Smits

MyCSM:

- Niels Kelchtermans

Departement Mobiliteit & Openbare Werken:

- Erika Verstrepn

Stad Leuven:

- Eli Nomes

Groepering Taxi ondernemingen:

- Pierre Steenberghen

Digitaal Vlaanderen:

- Yaron Dassonneville
- Jef Liekens

2.2 AGENDA THEMATISCHE WERKGROEP 1

09u07 - 09u10	Welkom en agenda
09u10 - 09u20	Aanleiding en context
09u20 - 09u25	Samenvatting vorige werkgroep

09u25 - 09u30	UML
09u30 - 09u40	Onze aanpak
09u40 - 10u35	Sneuvemodel adhv bestaande use cases
10u35 - 10u45	Pauze
10u45 – 11u00	Q&A en volgende stappen

3 INLEIDING

3.1 OSLO

Het initiatief voor dit standaardisatietraject komt vanuit de steden Hasselt en Leuven. Het is de bedoeling om zo te zorgen voor centraal mobiliteitsbudget voor de burger. 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).

Momenteel zijn er reeds 133 erkende standaarden, 33 kandidaat standaarden en 24 standaarden in ontwikkeling. Meer informatie over het Proces en Methode van OSLO kan hier teruggevonden worden: <https://overheid.vlaanderen.be/oslo-wat-is-oslo> en <https://data.vlaanderen.be/>

3.2 BESTAANDE USE CASES

Hier worden de bestaande Use Cases besproken die door VLOCA zijn gedefinieerd. Deze Use Cases zijn het vertrekpunt van OSLO MoBurger.

We verwijzen graag naar slide 20 uit de presentatie

1	Een applicatie die via één login een totale overzicht geeft van alle mobiliteits alternatieven die er vandaag ter beschikking zijn om van positie A tot positie B in de stad te geraken.
---	--

2	(Bestellen en) betalen (van budget) moet kunnen via één applicatie, één login en één betalingsopdracht ook al passeert het over zowel publieke transport (De Lijn, NMBS) routes alsook privé transport (elektrische deelwagens, fiets, steps, enz) routes.
3	Door duurzaam handelen, wordt de burger beloont met 'Budget' op zijn rekening zodat hij zijn 'ritten' kan betalen met dit budget.
4	Aantonen dat de alternatieve mobiliteitsbudget (en applicatie) geholpen heeft om de wagen uit de stad te weren, zowel geparkeerd als gereden.
5	Bij het invoeren van een bestemming zal de applicatie zoeken naar alternatieve snelste of goedkoopste of duurzaamste of gezondste (betere luchtkwaliteit) route om van de startpositie tot het doel te 'reizen'.
6	Steun, via subsidies, naar initiatieven moeten meer 'variabel' en beperkt in tijd zijn ivm het gebruik door de burger, ipv een vlakke steun.
7	Werkgevers kunnen ook budget 'betalen' aan de MaaS applicatie op de 'rekening' van de werknemer, dat eigenlijk neerkomt op een alternatieve duurzame verloning van werkgever naar -nemer.
8	Een 'speler' op de markt moet gemakkelijk zijn applicatie kunnen 'linken' aan de 'centrale applicatie' zodat zijn klant kan (gedeeltelijk) betalen met zijn huidige budget. Ook de bankapplicatie moet gekoppeld kunnen worden. Alsook moet het zonder 'app' kunnen (niet iedereen heeft een smartphone) functioneren.

Opmerking

V: Er wordt gewerkt met een bestaand MaaS applicatie. Hoe kunnen we dan data standaarden maken als er al een applicatie is?

A: We maken een generiek model dat elke stad of provincie kan toepassen en implementeren op zijn eigen manier zonder verplicht te zijn om specifiek een oplossing zoals een MaaS applicatie te gebruiken.

3.3 USE CASES UIT DE BUSINESS WERKGROEP

De use Cases van de vorige sessie, de Business Werkgroep, zijn onderverdeeld in categorieën. Deze zijn op hun beurt ook onderverdeeld in drie groepen: Binnen scope, buiten scope en feature/implementation.

We verwijzen graag naar slide 37 uit de presentatie

Binnen de scope	Buiten de scope	Feature/implementation
Organisatie (Lokaal Bestuur, Handelaar, ...)	Duurzaamheid	Bijkopen van budget
Reiziger / Persoon	"Kopen van een fiets"	App/website
Mobiliteitsaanbieder		Privacy
Mobiliteitsbudget		Digitale kloof
Boeking		Verschillende hoeveelheid mobiliteitsbudget afh. van sociaal statuut

Opmerking

V: Mobiliteitsaanbieders moeten gestimuleerd worden om deel te nemen aan het systeem. Er bestaan mogelijkheden zoals deze vanuit de taxisector, maar deze worden amper gebruikt. Er zijn al linken met MaaS systemen maar er komen geen bestellingen binnen.

A: Stimuleren is een beleidsbeslissing, dat wordt verduidelijkt met de implementatie. Het sneuvelmodel biedt stimulansen aan de aanbieders, dit komt nog aan bod. Maar komt er op neer dat data gedeeld kan worden en er efficiëntiewinsten worden gecreëerd. Er kunnen bijvoorbeeld via beleidskeuzes 'taxicheques' uitgereikt worden voor jongeren die naar feestjes gaan.

4 SNEUVELMODEL

Het sneuvelmodel werd gedurende de werkgroep opgebouwd aan de hand van verschillende storylines. Een overzicht van het volledige sneuvelmodel is terug te vinden in **hoofdstuk 4.5**. In het verslag gaan we dieper in op de hoofdklassen van het sneuvelmodel en de feedback/vragen die tijdens de thematisch werkgroep werden gegeven/gesteld.

Er komen vier storylines aan bod die het model uitleggen aan de hand van voorbeelden uit het dagelijkse leven. Op het einde komt het gehele model nog eens aan bod om te reflecteren over het model in zijn geheel.

Storyline



Loes met de deelfiets,
onderweg naar school



Sam met de auto, op
weg naar zijn werk



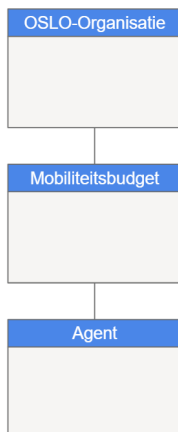
Sofie, gebruikt een
parkeerkaart met eigen
wagen



Stad Leuven wil
bepaalde voorwaarden
koppelen aan het
budget

4.1 STAD HASSELT ONDERSTEUNT LOES

De eerste storyline gaat over de stad Hasselt die voor Loes een mobiliteitsbudget ter beschikking stelt. De klasse **OSLO-Organisatie** kan gedefinieerd worden als een aantal mensen georganiseerd in een gemeenschap of andere sociale, commerciële of politieke structuur. Deze klasse wordt hergebruikt uit de *OSLO Organisatie Basis* standaard. Deze organisaties voorzien het **Mobiliteitsbudget**, de financiële bijdrage die een organisatie kan bieden aan zijn verwanten in verschillende vormen (korting, bedragen, credits...). Deze verwanten worden beschreven in de klasse **Agent**. Het is iemand die of iets dat kan handelen of een effect kan teweeg brengen. Dit kan een specifieke persoon zijn maar kan evengoed een gezin zijn, vandaar het generieke concept **Agent**.



Meerdere organisaties die samen een mobiliteitsbudget ter beschikking stellen

Er was tussen de verschillende stakeholders een algemene consensus dat een mobiliteitsbudget zowel door één als door meerdere organisaties samen ter beschikking kan worden gesteld. Hier zijn uiteraard een aantal distincties in mogelijk zoals ... (dan gaat het hier over aanvullen, over effectief samen voorzien, door elk een ander deel te voorzien, bv stad 100 euro en handelaar bv 5% korting, dat laatste is dan niet 'samen')

Invulling van de term persoon en budget

De vraag werd gesteld in welke vier vormen een persoon kan optreden. De vier vooropgestelde vormen zijn:

- Delen van budget met iemand
- Boekt een rit voor iemand
- Boekt een rit voor zichzelf
- Gebruikt geen budget

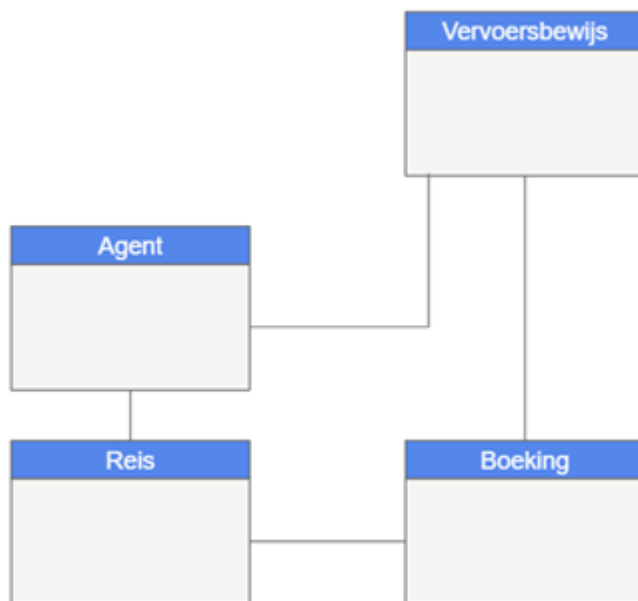
Uit de discussie bleek dat een mobiliteitsbudget toekennen aan meerdere personen een beleidskeuze is. Bij de implementatie kan dit gespecificeerd worden. Het delen van een deelwagen of taxi met meerdere personen hoeft niet geregistreerd te worden, voor vervoersbewijzen op persoonlijk niveau zal dit wel het geval zijn (trein, tram...). Het kan zijn dat enkel het gezinshoofd het budget beheert, daarom is er de generieke klasse **Agent**.

Verder werd er ook gesproken over het mixen van budget voor woon-werk verkeer en/of privéverplaatsingen. Op zich kunnen mensen het budget inzetten om zich duurzaam naar het werk te verplaatsen, al mag men dit uiteraard niet kunnen terugvorderen van de werkgever. Er moet een duidelijke scheiding zijn tussen deze twee zonder de privacy wetgeving te schenden.

Als laatste kwam de vraag of het weten van de 'sociale klasse' van een Agent belangrijk is. Het begrip 'sociale klasse' viel niet in de smaak, hiervoor zou een alternatief moeten komen. Sommige 'sociale klassen' of doelgroepen krijgen al subsidies van de overheid, hier moet ook rekening mee gehouden worden wanneer er extra budget van de steden bijkomt. Daarnaast hangen bepaalde opties ook af van deze doelgroepen. Zo kan een andersvalide bijvoorbeeld parkeren op een specifieke plaats voor andersvaliden.

4.2 SAM GAAT WERKEN

In de tweede storyline volgen we Sam, inwoner van Stad Leuven. Hij vertrekt thuis en wil graag met zijn mobiliteitsbudget de reis (volledig of deels) financieren. De klasse **Reis** beschrijft de vrijwillige of verplichte verplaatsing van een persoon van de ene locatie naar de andere. Hiervoor heeft hij een **Vervoersbewijs** nodig, dit is het bewijs van een bepaald recht op vervoer of diensten daarmee geassocieerd (zoals bus, auto, parkeerkaart...). Om dit bewijs te krijgen moet Sam al dan niet een **Boeking** maken. Hieronder verstaan we het vastleggen van een Reis door aankoop van een **Vervoersbewijs** en/of het reserveren van een resource.



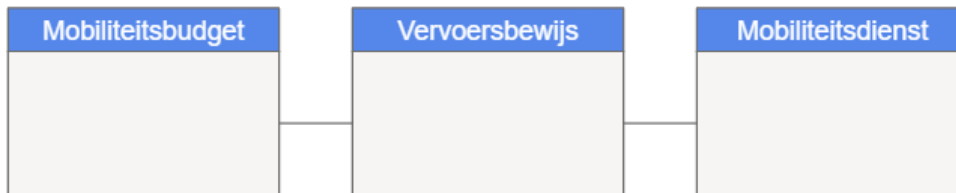
Het budget voor een (stuk van het) traject

De stakeholders bogen zich over de vraag of er limieten komen op de trajecten betaald door het budget. Als eerste was er de consensus dat een harde stop niet wenselijk is, de reis en boeking zou namelijk onafgebroken moeten zijn tussen punt A en punt B. Anders zouden mensen toch geneigd zijn om de wagen te nemen aangezien het gebruik van het openbaar vervoer dan omslachtig wordt. Dit is eerder een beleidskeuze en kan uiteraard aangepast worden in de implementatie.

Wat echter wel kan is dat een vervoersbewijs wordt beperkt tot een bepaalde geografische regio. Bijvoorbeeld Leuven biedt een buspas aan aan jongeren die enkel binnen bepaalde grenzen gebruikt mag worden. Daarnaast kunnen ook bepaalde business regels worden toegevoegd zodat je geen taxi-rit van Oostende naar Hasselt kan nemen, aangezien daar betere alternatieven voor beschikbaar zijn.

4.3 SOFIE WIL PARKEREN

De derde storyline gaat over Sofie, zij wil met haar **Mobiliteitsbudget** een parkeerkaart aanschaffen. Deze parkeerkaart wordt volgens *OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod* gezien als een **Vervoersbewijs**. Hiermee kan Sofie parkeren binnen een bepaalde geografische zone.



De periodiciteit en cumulatie van het budget.

De mogelijkheid moet er zeker komen om het budget wekelijks, maandelijks of op andere tijdstippen op te laden. Daarnaast was iedereen het eens dat er ook een vervaldatum dient te komen. De effectieve cumulatie dient te worden bepaald bij de implementatie, dit is een beleidskeuze.

4.4 STAD LEUVEN LEGT VOORWAARDEN OP

De laatste storyline volgt Stad Leuven. Zij willen dat het **Mobiliteitsbudget** enkel wordt gespendeerd aan Openbaar Vervoer. Deze storyline is vooral bedoeld om aan te geven dat er toch verschillende voorwaarden van toepassing kunnen zijn. Enkele voorbeelden van voorwaarden zijn:

- Beperking in tijd (Weekdagen <-> weekend)
- Geografische beperkingen (Randgemeenten)
- Functionele beperkingen (De Lijn <-> TEC)
- Beperking in doelgroep (Jongeren <-> volwassenen)



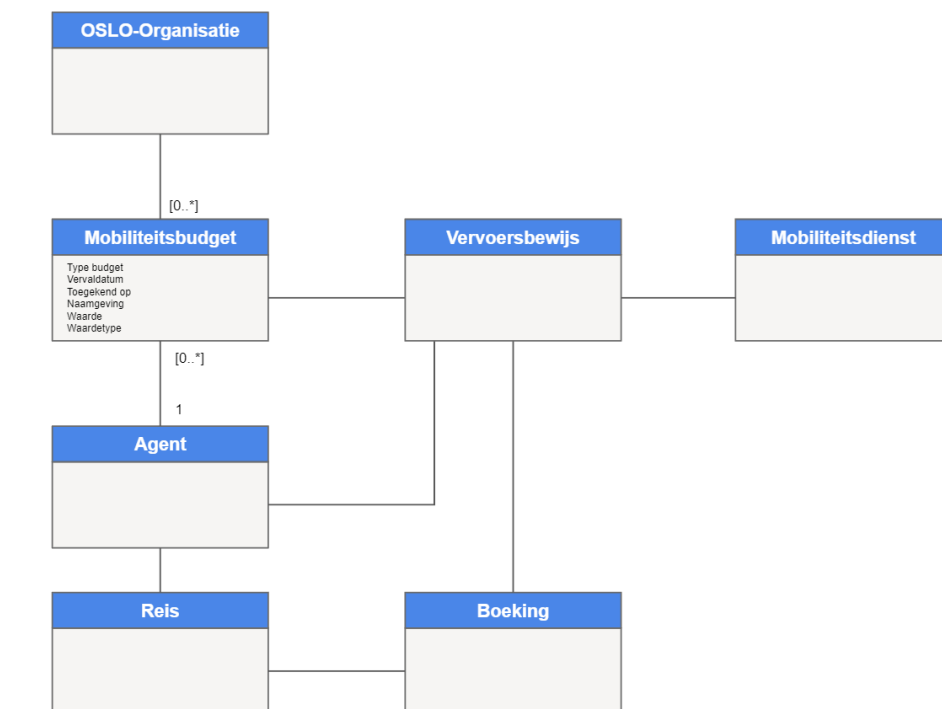
Het mobiliteitsbudget heeft voorwaarden

Over het algemeen waren de stakeholders het eens dat er met deze voorwaarden rekening moet worden gehouden. Per aanbieder zal er een onderscheid komen, en ook steden kunnen hier een bepaalde beleidskeuze in maken. Jongeren kunnen dan x budget krijgen voor het openbaar vervoer en y budget voor de taxi in het weekend. Bij dit laatste kwam ook de vraag om sommige budgetten deelbaar te maken. Zo zal een buspas voor school niet deelbaar zijn, een ritje met de deelwagen wel.

Als laatste aspect werd de vergelijking gemaakt met de drie verschillende pijlers van het federaal mobiliteitsbudget. De eerste pijler is gerelateerd aan het autogebruik, de tweede aan duurzame vervoersabonnementen en de derde aan huisvesting. Het mobiliteitsbudget van deze OSLO standaard zit vooral vervat in de tweede federale pijler, al zal semantisch de eerste pijler ook vervat kunnen zitten in het model. De derde pijler is niet wenselijk voor dit systeem.

4.5 HET MODEL IN ZIJN GEHEEL

Hieronder is het model in z'n totaliteit terug te vinden, met al een eerste aanzet rond attributen voor mobiliteitsbudget.



5 VOLGENDE STAPPEN

In dit hoofdstuk worden de volgende stappen besproken van het traject. Daarna volgt de planning. Voor de volgende Thematische Werkgroep kan je onderaan het verslag inschrijven. Tenslotte zijn de contactgegevens nog meegedeeld alsook de link om feedback te geven via Github.

Feedback kan steeds bezorgd worden via volgende e-mailadressen:

- digitaal.vlaanderen@vlaanderen.be
- laurens.vercauteren@vlaanderen.be
- yaron.dassonneville@vlaanderen.be

Volgende stappen



Verwerken van alle input uit de thematische werkgroep.



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



Feedback capteren via GitHub.



Eerste versie van een semantisch model publiceren op GitHub. Hier is feedback ook zeker welkom.

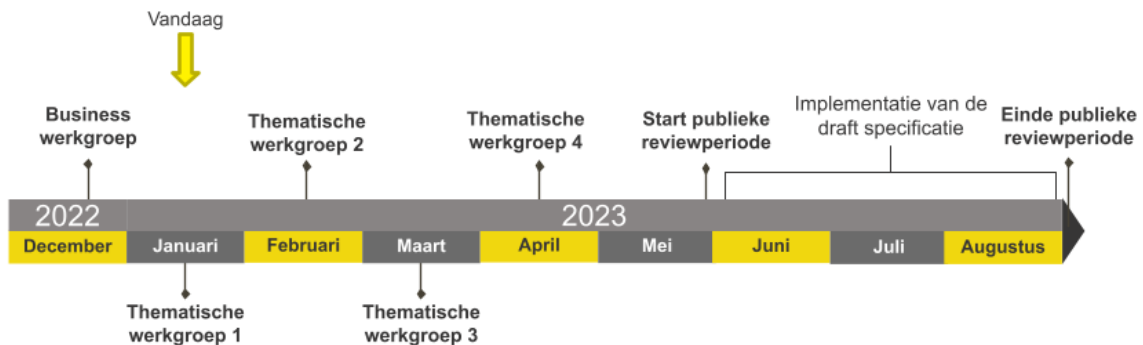


Omzetten van sneuvelmodel in UML conform data model

Planning

Thematische werkgroep 2 op **8 februari 2023** (09h00 - 12h00)

[Schrijf u hier in](#)



Feedback & Samenwerking



Feedback kan per e-mail worden gegeven aan de volgende personen:

- digitaal.vlaanderen@kb.vlaanderen.be
- laurens.vercauteren@vlaanderen.be
- aron.dassonneville@vlaanderen.be



Feedback/input kan gegeven worden via GitHub:

<https://github.com/Informatievlaanderen/OSLOthema-MoBurgers>
Via het aanmaken van **issues**

6 THEMATISCHE WERKGROEP 2

De volgende Thematische Werkgroep zal doorgaan op **woensdag 8 februari 2023** van 9u tot 12u. Inschrijven kan via onderstaande link.

[Schrijf je hier in](#)