

OVERZICHT

Startdatum	16/09/2022
Einddatum	TBD
Voorzitter	TBD
Projectteam	<p>OSLO-team:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laurens Vercauteren: Governance • Yaron Dassonneville • Arne Smet <p>Stad Hasselt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bea Cleeren <p>Stad Leuven</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eli Nomes <p>VLOCA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fabian de la Meilleure
Geplande overlegmomenten	<ul style="list-style-type: none"> • Publieke werkgroepsessies • Webinar aan einde van publieke reviewperiode
Beslissingscriterium	Unanimiteit minus één (U-1)
Licentie	Modellicentie gratis hergebruik v1.0
Locatie documentatie	https://data.vlaanderen.be
Issue logging	TBD: Github issues

1 CONTEXT

WAT

Mobiliteitsbudget: een Mobiliteitsbudget van de Stad/gemeente voor haar burgers. Met het Mobiliteitsbudget willen we burgers via een MaaS aanbod toegang geven tot een mobiliteitsbudget. Het mobiliteitsbudget kan ingezet worden door elke stad en gemeente om hun beleid te vertalen in voordelen voor specifieke modi op specifieke locaties.

VISIE

Het verminderen van wagens in de binnenstad, ook voor de bewoners, gaat in tegen het gemak van het krijgen van een bewonerskaart en is dus een 'paradox'. Het is niet aangeraden om de bewonerskaart te geven aan diesel en benzinewagens terwijl we alles doen om de wagens van de binnenstad te mijden. Er staan veel wagens voor lange termijn stil in de straten van de binnenstad. Er zijn ook veel alternatieven in Hasselt en Leuven. We gaan duidelijk naar een MaaS.

MISSIE

Een alternatief aanbieden via een 'Budget' om de wagen buiten de stad te laten door ipv een bewonerskaart met gratis parkeren, een budget kunnen geven op een centrale 'applicatie' die zorgt dat de burger een alternatieve mobiliteit heeft om zich te verplaatsen in de stad maar ook waar de spelers (mobiliteits aanbieders) als de stad (=facilitator) de 'kortingen' zelf kunnen bepalen. Maar de (spel-) regels/contracten moeten digitaal gestandaardiseerd worden zodat de 'spelers' gemakkelijk eenmalig hun applicaties kunnen aanpassen en koppelen aan die centrale applicatie.

DOEL

1. Een centrale systeem waarin de 'contracten' worden gedefinieerd en gestandaardiseerd zodat die gebruikt kan worden door de spelers en budget gevers (= stad of bedrijven die hun medewerkers belonen bij het niet nemen van een bedrijfswagen bvb).
2. Eén applicatie die een overzicht geeft van alle mogelijke mobiliteits alternatieven,
3. Eén applicatie waar de burger zijn mobiliteits alternatief kan 'reserveren' en 'betalen' om van plaats A tot aan plaats B te gaan.
4. Een budget toe te kennen vanuit de stad om bvb door de bewonerskaart niet te krijgen, een bedrag te krijgen die kan gebruikt worden om de alternatieven te gebruiken.
5. Een 'budget' moet kunnen gegeven worden voor een stuk van de MaaS spelers, door de stad, door de spelers als promo of door een 'derde' partij bvb.

WAAROM OSLO

Een semantische standaard maakt het delen en uitwisselen van data tussen verschillende stakeholders gemakkelijker. Elke betrokkene kan de gegevens van de andere direct gebruiken en interpreteren. Dit stimuleert de uitwisseling en het hergebruik van gegevens en vermindert de kost van uitwisseling. De semantische standaard zorgt voor machine leesbare data. Het brengt eveneens een efficiëntiewinst met zich mee als de data in verschillende processen gebruikt kunnen worden.

Het openstellen van semantische data bevordert innovatie en zal relevante stakeholders in staat stellen om intelligentere producten en diensten te ontwikkelen. Door het linken van data beschikken we ook over rijkere data. Uit verrijkte data kan ook meer kennis worden gehaald.

Samenwerken rond standaarden en het delen van data doorbreekt ook monopolies en geeft meer ontwikkelingskansen voor bv. ontwikkelaars, leveranciers, ... en zorgt ervoor dat een bredere groep van relevante stakeholders betrokken wordt.

2 USE CASES

Opzetten van een gegevensuitwisseling rond mobiliteitsbudget. In verschillende regio's en besturen kunnen mobiliteitsbudgetten gebruikt worden. Om de gegevensuitwisseling te optimaliseren dient dit gemodelleerd te worden in de semantische standaard m.b.t mobiliteitsbudget.

Op die manier kan de gegevensuitwisseling tussen mobiliteitsdiensten en overheden verbeterd worden. De semantische standaard moet ook aangepast worden zodat het voor elke vervoersaanbieder duidelijk is welke data zij moeten aanleveren en/of kunnen consumeren.

- 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.
- (Bestellen en) betalen (van budget) moet kunnen via één applicatie, één login en één betalingsopdracht ook al passeert het over zowel publieke transport (DeLijn, NMBS) routes alsook priveransport (electrische deelwagens, fiets, steps, enz) routes.
- Door duurzaam handelen, wordt de burger beloont met 'Budget' op zijn rekening zodat hij zijn 'ritten' kan betalen met dit budget.
- Aantonen dat de alternatieve mobiliteitsbudget (en applicatie) geholpen heeft om de wagen uit de stad te weren, zowel geparkeerd als gereden.
- 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'.
- Steun, via subsidies, naar initiatieven moeten meer 'variabel' en beperkt in tijd zijn ifv het gebruik door de burger, ipv een vlakke steun.

```

////////////////////////////////////
////////

```

- 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.
- 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.

3 SCOPE

De doelstelling van de business werkgroep is het in kaart brengen, definiëren en standaardiseren van informatie met betrekking tot infrastructuur/diensten rond mobiliteitsbudget.

Volgende infrastructuur/diensten zitten in scope:

- Mobiliteitsdiensten
 - o Steps
 - o Bussen
 - o Fietsen
 - o Trein
 - o Cambio
 - o Shuttle
 - o ...
- Mobility as a Service
- Trein / tram / bus (de 4 operatoren, waterbus etc.)
 - o Perrons / haltes / type netwerk (?)
- Vervoer op maat (flex en vaste systemen)
- lokale en bovenlokale besturen
- Burgers en burgers groeperingen

De kapstokdata omvatten onder andere volgende gegevens:

- Kennis hub van de VLOCA oefening.
 - o Gebruikersinfo: sturend zijn voor beleid.
 - o Richtlijnen rond accuraatheid van de data:- standaarden
 - o Duidelijk kader, afspraken rond gebruik data (data sharing commerciële partijen!)
 - o Uitbreidbaarheid van informatiemodel
 - o Metadata over gebruikte databronnen
 - o Semantiek: data moet zichzelf beschrijven

In de business werkgroep sessie zullen we de verschillende use-cases van de stakeholders evalueren om de detailscope te bepalen.

4 STAKEHOLDERS

De belanghebbenden van dit traject zijn onder meer:

Stakeholder type	Voorbeelden
- Mobiliteitsaanbieder	<i>Poppy, Velo, Cloudbike, Mobit, Cambio,, ...</i>
- Mobility-as-a-Service aanbieders	<i>Olympus Mobility, Skipr, Whim, Optimile, Autodelen.net ...</i>
- Lokale besturen	<i>Stad Hasselt, Stad Leuven, VVSG, ...</i>
- Openbare Vervoersmaatschappijen	<i>DeLijn, NMBS, TEC, MIVB, STIB</i>
- Kennisinstituten	<i>Imec, VITO, UAntwerpen, Mobipunt vzw, Kenniscentrum Vlaamse Steden</i>
- Koepelorganisaties	<i>MaaS Alliance, ITS.be, Polis, Slimme Regio Vlaanderen</i>

5 SUCCESCRITERIA

Dit traject zal als een succes worden beschouwd wanneer de deliverables wijdverspreid gebruikt en toegepast worden. In eerste instantie binnen de sector in Vlaanderen maar ook daarbuiten.

In het bijzonder lijsten we volgende criteria op:

1. Er is maximaal afgestemd met alle stakeholders die vertegenwoordigd zijn in minstens een van de werkgroep sessies
2. De werkgroep sessies resulteren in een stabiele kandidaat standaard die een consensus vertegenwoordigd van alle deelnemers
3. De specificatie wordt aanvaard door de werkgroep datastandaarden en het Stuurorgaan Vlaams informatie- en ICT beleid.
4. Er zijn tools ter beschikking om implementaties te ondersteunen en te valideren.

////////////////////////////////////

5. De specificatie werd geïmplementeerd in minstens één piloot (eerste implementatie) die de meerwaarde van de specificatie in de praktijk bewijzen.

6 DELIVERABLES

De werkgroep zal de volgende deliverables opleveren:

- Opstellen overzicht informatienoden op basis van analyse beschikbare documentatie en bestaande standaarden.
- Organiseren van business workshop met stakeholders om de informatienoden te valideren en verder uit te breiden.
- Organiseren en faciliteren van 4 workshops met de werkgroep samengesteld uit domeinexperten + verwerking van feedback.
- Opstellen van herbruikbare documentatie voor het informatiemodel en publicatie op data.vlaanderen.be:
 - RDF vocabulary
 - HTML documentatie voor het vocabulary met termen en definities
 - UML diagram
 - HTML documentatie voor het UML diagram
 - SHACL validatieregels
 - JSON-LD context bestand
- Integratie in het OSLO-stelsel van vocabularia

7 MIJLPALLEN EN TIMING

Datum	Mijlpaal
	Intentieverklaring opstellen en uitnodigen van geïnteresseerden voor eerste business workshop.
21/10/2022	Validatie werkgroep charter – Werkgroep Datastandaarden
7 december 2022 - 9u - 12u	Business workshop met stakeholders om de informatienoden te valideren en scope verder te verfijnen.
11 januari 2023 - 9u - 12u	Thematische Workshop 1
8 februari 2023 - 9u - 12u	Thematische Workshop 2
8 maart 2023 - 9u - 12u	Thematische Workshop 3
5 april 2023 - 9u - 12u	Thematische Workshop 4
TBD	Opstart publieke reviewperiode – Erkenning ‘Kandidaat-Standaard’ - Werkgroep Datastandaarden

```

////////////////////////////////////
////////

```

TBD	Publieke reviewperiode
Schriftelijke vraag	Einde publieke reviewperiode – Erkenning 'Standaard' – Werkgroep Datastandaarden
Schriftelijke vraag	Mededeling standaard aan Stuurorgaan Vlaams Informatie- en ICT-beleid

8 AFHANKELIJKHEDEN

Tijdens dit traject zal afgestemd worden met de volgende bestaande initiatieven:

- OSLO Mobiliteit
 - o Trips en Aanbod
 - o Dienstregeling (in ontwikkeling)
 - o Fietsinfrastructuur (in ontwikkeling)
- OSLO Openbaar Domein
- OSLO Hoppinpunten
- Agentschap Wegen & Verkeer Object Type Library (OTL)
- Linked Connections spec en voc: <https://linkedconnections.org/specification/1-0>
- Inspire transport topology (ook al in OSLO)
- TRANSMODEL: <http://www.transmodel-cen.eu/implementations/>
- de API standaard (sub API van de TOMP-API) voor de eHUBS/Mobipunten:
 - o <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/ehubs-smart-shared-green-mobility-hubs/#tab-7>
 - o https://www.nweurope.eu/media/12785/d63_api_standard_for_information.pdf