

VERSLAG

Business Werkgroep
OSLO Slimme Stadsdistributie

INHOUD

Inhoud	2
1 Praktische Info	3
1.1 Aanwezigen	3
1.2 Agenda	5
2 Inleiding	6
2.1 Context standaard voor Slimme Stadsdistributie	6
2.2 OSLO	9
2.3 VLOCA	9
2.4 Inspiratie	10
3 Brainstormsessie	11
3.1 Doel van de Brainstormsessie	11
3.2 Aanpak	12
3.3 Use Cases	12
3.4 Concepten	15
3.5 Extra informatie van de participanten	16
4 Volgende Stappen	18
4.1 Sneuvelmodel slimme stadsdistributie	20
4.2 Volgende werkgroepen	20
4.3 Contactgegevens	20
5 Bijlagen	21
5.1 Use cases - Mural	21
5.2 Concepten - Mural	22
5.3 Data modellen - Mural	23

1 PRAKTISCHE INFO

- Datum: 11/01/2023 (13u30 - 16u30)
- Locatie: Virtueel MS Teams

1.1 AANWEZIGEN

- Digitaal Vlaanderen:
 - o Yaron Dassonneville
 - o Lorenzo Vylders
 - o Pieter Roeyen
- Agentschap Binnenlands bestuur:
 - o Fabian de la Meilleure
 - o Alain Glickman
- Stad Hasselt:
 - o Kim Bos
 - o Bea Cleeren
 - o Yannick Fabbro
 - o Mary-Ann Smits
 - o Gerrit Verlinden
- Stad Leuven:
 - o Tim Guily
 - o Marij Lambert
- Stad Antwerpen:
 - o Tim Vervoort
 - o Daniel Sevenhans
- Stad Gent:
 - o Loesje Van Damme
- Stad Tongeren:
 - o Vicky Verscheijden
- Stad Mechelen
 - o Roos Lowette
- IMEC:
 - o Dries Van Bever
- Be-Mobile
 - o Evert Gellynck
- Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen
 - o Bart Dumoulin
- Bpost
 - o Eline Camerlinck

- Cegeka
 - o Ken Casier
- De Lijn
 - o Nico Celen
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
 - o Klaas Van Cauwenberg
- Geosparc
 - o Berdien De Roo
- Hays
 - o Axel Bulambo
- FEBETRA
 - o Isabelle De Maegt
- Politiezone Limburg Regio Hoofdstad
 - o Carlo Vanholst
- Rebel Group Advisory Belgium
 - o Laura Tavernier
- VIL
 - o Domien Stubbe
- Vlaams Netwerk van Ondernemingen
 - o Philippe Reyners
- Vlaamse Milieu Maatschappij
 - o Veronique Smeets
- Vrije Universiteit Brussel
 - o Cathérine Cassan
 - o Claire Schelfout
- Universiteit Antwerpen
 - o Joris Beckers
- On Time Logistics
 - o Filip Goossens
- Mobius
 - o Jacob Laureyns
- Scoptis
 - o Jan Severijns
- The New Drive
 - o Dana Deliever
- GLS
 - o Lei Vierendeels
- Fishermen
 - o Johan Peeters
- E-llis
 - o Renaat Sohl
- Cranium
 - o Pieter Stevens

- FrontForce
 - o Guido Van de Velde
- Ninatrans:
 - o Koen Vandevelde

1.2 AGENDA

13u35 - 13u45	Introductie
13u45 - 13u50	Wie is wie?
13u50 - 14u00	Aanleiding en context
14u00 - 14u10	Introductie OSLO
14u10 - 14u20	Introductie VLOCA
14u20 - 14u35	Inspiratie
14u35 - 14u50	Pauze
14u50 - 16u00	Brainstormsessie
16u00 - 16u15	Q&A en volgende stappen

2 INLEIDING

Het doel van de business werkgroep voor OSLO Slimme Stadsdistributie was het toelichten van het traject. Daarnaast werd een introductie gegeven over OSLO en VLOCA. En ten slotte werd er gebrainstormd over welke use cases de verschillende partijen zagen binnen dit traject.

2.1 CONTEXT STANDAARD VOOR SLIMME STADSDISTRIBUTIE

We verwijzen naar slides 8 – 26 voor meer informatie.

Het City of Things project Slimme stadsdistributie vanuit stad Hasselt gaat over de transitie naar een leefbare en veilige binnenstad. Hierbij moet enerzijds rekening gehouden worden met autovrije/autoluwe delen, maar anderzijds zijn er ook grote behoeften naar steeds meer logistieke stromen in de binnenstad. Dit laatste is een effect van snelle leveringen die men tegenwoordig als maar liever ziet gebeuren alsook de sterke groei in e-commerce welke geboost is door COVID-19. Het resultaat van deze groei in logistieke stromen zorgt dat de leefbaarheid in de stad onder druk komt te staan. Om gerichte acties te kunnen nemen, moet men zicht krijgen op leveringen die in de binnenstad gebeuren, dit geeft ruimte om te kijken naar een data gedreven innovatie.

Er zijn heel wat globale mobiliteitsdoelstellingen die ook van toepassing zijn voor stadsdistributie. Zo kijkt men enerzijds naar het verminderen van negatieve effecten zoals emissies en overlast. Anderzijds kijkt men dan naar het versterken van positieve effecten, zoals het verhogen van verkeersveiligheid, stimuleren van duurzaam ondernemerschap. Om dit te kunnen bereiken wordt gekeken naar slimme oplossingen.

De keuze voor dit project is tevens gebaseerd op onderzoek en cijfers. Zie de slide hieronder.

Vrachtvervoer in cijfers

- Vrachtvervoer is verantwoordelijk voor:
 - 15% van transport
 - 25% van CO₂-uitstoot en 40 % van stikstofuitstoot in stedelijke omgevingen
- Zonder tussenkomst zal aantal voertuigen voor leveringen met 36% toenemen tegen 2030 (bron: World Economic Forum)
- Federaal planbureau BE voorspelt tegen 2040:
 - +20% goederenvervoer (vs. +8% personenvervoer)
- Deze tendens betekent o.a.:
 - Sterke stijging uitstoot en conflicten met andere weggebruikers
 - Dichtslibben van de wegen (ook door dubbel parkeren)

De stijging in het goederenvervoer neemt sterker toe dan het personenvervoer. Hieruit kan men concluderen dat dit dus zal leiden tot een sterke stijging van uitstootgassen en conflicten met andere weggebruikers, daarnaast heeft dit dan ook een effect op de wegen en stromen doorheen de binnenstad.

Stad Hasselt is een aantal jaar geleden gestart met het plan 'Bereikbare Binnenstad', veel mensen bewegen zich in de stad met verschillende doeleinden en met verschillende vervoersmiddelen. Het plan heeft dus als doel een aantrekkelijk stadscentrum te creëren. Hierin kijkt men in dit project naar het toegangsbeleid voor personenwagens, aan de hand van onder andere ANPR controle, testing, enzoverder. Logistiek verkeer kan momenteel de binnenstad nog bereiken zonder identificatie, hierdoor is er dus geen zicht op logistieke stromen. Echter zijn er met het project 'Bereikbare Binnenstad' al heel wat infrastructuur aanwezig om de aansluiting met logistiek verkeer te maken.

Naast Hasselt werkt ook stad Leuven mee aan dit project, ze hebben in aanloop van dit project ook al enkele zaken gedaan. Zo zijn er kortparkeerplaatsen voor laden en lossen in de binnenstad, venstertijden voor leveringen en ANPR-camera's voor slimme knips en venstertijden te controleren. In tegenstelling tot Hasselt zijn er in Leuven geen verzinkbare paaltjes.

Op onderstaande slide is te zien welke projecten in stad Leuven al vooraf zijn gegaan.

Wat is er al vooraf gegaan? => Leuven

- Leuven is onderzoeksstad voor studie van MOW:
 - consultancy over impact eventuele invoering ZES 2025 – 2030
 - Hoe aanloop hiernaartoe organiseren (infra, juridisch, handhaving...)?
 - Objectiveren van huidige goederenstromen
- Telraam & verkeersmodellen: verkeersstromen meten via burgerparticipatie
- Bpost Ecozone & lockers
- TOKEN – EU Horizon: dynamic access control via blockchain technology
- FlexCURB EIT Urban Mobility: flexible curb management
- wij leveren: distributieplatform voor green first mile voor pakketjes online besteld bij lokale handelaars



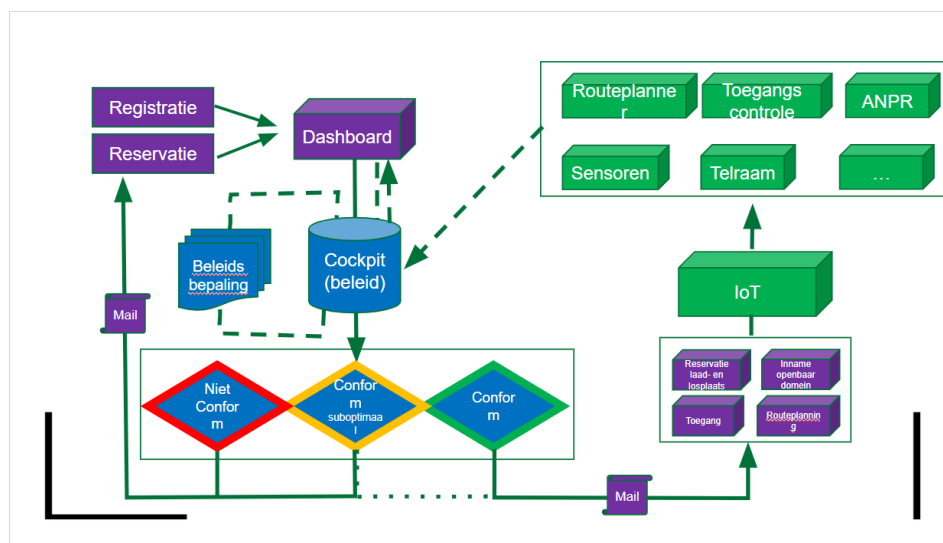
TUOELLUKKE VOETSTEN PRESENTATIE HASSELT 15

Voor het project Slimme Stadsdistributie is een duur vastgesteld op 2,5 jaar, dit is officieel gestart op 1 oktober 2022. Naast Hasselt en Leuven werkt ook stad Antwerpen mee aan dit project. Voor stad Leuven en stad Hasselt zijn er verschillende insteken, dit zal later verder worden toegelicht.

Het doel van het project is om leveringen in de stadskern slimmer te organiseren. Hierbij zal gekeken worden naar de ontwikkeling en de testing van een logistieke verkeersmanagement tool. Deze tool bestaat uit een dashboard aan de gebruikerszijde om leveringen te registreren, en aan de andere zijde, de beleidszijde, een cockpit om de leveringen te sturen. Op deze manier wil men een leveringskader uitwerken die kan sturen waar, wanneer en hoe de levering moet gebeuren.

Uiteindelijk kan via de internet of things toepassingen een flankerend beleid neergezet worden van waaruit het platform gevoed wordt om leveringen te kunnen sturen en ook de planningen van distributeurs voeden zo dat vraag en aanbod goed gematcht kunnen worden.

Via het dashboard kunnen logistieke verplaatsingen geregistreerd worden, aan de hand hiervan kan men een zicht bieden over het real time drukte beeld en de beschikbaarheid van laad en losplaatsen. Langs beleidskant is er dan de cockpit die de toegang tot het centrum beheert, controleert en stuurt. Deze wordt gekoppeld aan de internet of things toepassingen op het terrein in de binnenstad, maar ook het gebruiker dashboard. Hieronder een visuele weergave van het volledige schema.



De insteek van stad Hasselt is wel verschillend van Leuven. Zo is de use case bij Hasselt een verplichte registratie van de levering die gekoppeld is aan een toegangscontrole. Bij de registratie wordt gevraagd naar beladingsgraad/densiteit om optimalisaties te bekijken.

Wat stad Leuven betreft, komt de betrokkenheid vooral voor schaalbaarheid van dit initiatief vanuit Hasselt. Ze hebben daarom gekozen om in Leuven niet dezelfde use case te hanteren als in Hasselt. Zo willen ze kijken wat er gebeurt indien de registratie van leveringen niet verplicht is en enkel de intrinsieke motivatie te testen. Hier ligt de focus vooral op data van leveringen want hier is momenteel in Leuven weinig zicht op. Na een bepaalde periode zal dan gekeken worden bij verschillende logistieke spelers welke optimalisatie scenario's er geweest zijn om dan in de pilot deze scenario's uit te testen en kijken of andere incentieven nog nodig zijn om de optimalisatie scenario aan te sturen. Er hebben ook reeds overlegmomenten plaatsgevonden met de stuurgroep en klankbordgroep. Deze klankbordgroep is belangrijk voor het capteren van de input van alle belanghebbenden. Aan het platform zijn ook enkele doelstellingen gekoppeld, deze zijn opgesplitst in technische, functionele, economische en strategische doelstellingen. Voor meer informatie, zie slides 23-26.

Discussiepunt: Heb je een overzicht van welke partijen in de stuurgroep en in de werkgroep zitten?

Antwoord: De samenstelling van deze groepen is niet in steen gegrift. In de werkgroep zullen de projectverantwoordelijken van de steden Hasselt, Leuven en Antwerpen en de externe (IT-)partner die momenteel nog gezocht wordt zitten. Wat de stuurgroep betreft zitten momenteel leden van de

steden Hasselt, Leuven en Antwerpen, Vlaio, Digitaal Vlaanderen en Slimme Regio Vlaanderen (SRV zal in de klankbordgroep zetelen vanaf het moment dat de externe partner is aangesteld.)

2.2 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 slimme stadsdistributie-project. Hierbij zal de focus gelegd worden op het opzetten van een gegevensuitwisseling tussen steden en leveranciers om logistieke stromen beter te beheren en optimaliseren. 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/>

We verwijzen naar slides 28 – 34 voor meer informatie.

2.3 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.

Extra informatie is te vinden op volgende link:

<https://vloca-kennishub.vlaanderen.be/>

We verwijzen naar slides 35 – 41 voor meer informatie.

2.4 INSPIRATIE

Tijdens dit onderdeel van de presentatie werden een aantal bestaande datamodellen toegelicht als inspiratie voor de verdere brainstormsessie en om op deze manier ook in het verdere traject mee te nemen. Volgende modellen werden kort toegelicht:

OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod

Dit datamodel is een applicatieprofiel waarbij er een reiziger is die een bepaalde reis aflegt en mobiliteitsdiensten die deze reis mogelijk maken. Binnen de context van slimme stadsdistributie is dit model relevant gezien we zaken kunnen hergebruiken. Zo kan bijvoorbeeld een transportorganisatie gezien worden als reiziger die een bepaalde reis aflegt over een bepaalde route. Voor deze reis is binnen Trips & Aanbod een boeking nodig, binnen slimme stadsdistributie spreekt men hier dan niet over een boeking maar wel een reservatie. De reservatie gaat hier dan over een resource, dit kan bijvoorbeeld een vrachtwagen zijn of een paaltje.

Discussiepunt: Het wordt hier met een reis vergeleken met bijvoorbeeld Hasselt als eindpunt, maar dit is dan niet het eindpunt van die vrachtwagen bijvoorbeeld.

Antwoord: Nee dat klopt en dat hoeft ook niet zo te zijn volgens OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod. In dit model zitten ook tussenstops verwerkt om de reis te vervolledigen.

Datex II

Datex II is opgesteld door de Europese Commissie en is relevant voor alle toepassingen waar dynamische informatie over transportsystemen, waaronder het wegennet, gebruikt worden. Hier zijn een gemeenschappelijke set specificatie gedefinieerd voor data uitwisseling ter ondersteuning van de interoperabele uitwisseling van verkeers en reisinformatie. Een belangrijk gebruikgebied dat hieronder valt is dan het linken van verkeersmanagement en verkeersinformatie systemen.

INSPIRE: Transport network

INSPIRE heeft als doel het delen van ruimtelijke informatie tussen overheden in Europa. Zo definieert INSPIRE standaarden voor verschillende data thema's waaronder het 'Road Transport Network Model' valt binnen transport networks. Hier wordt gebruik gemaakt van een link en knooppunten structuur om een wegennet weer te geven dat wordt gebruikt voor het transport van voertuigen in de vorm van een lineair netwerk. Dit model is ook als inspiratie gebruikt geweest voor OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod.

OSLO Openbaar domein

Binnen dit model is het vooral relevant om te kijken naar infrastructuurelementen, dit is heel high-level gedefinieerd. Zo kan het bijvoorbeeld gaan over een paaltje of een slagboom.

OSLO Metingen en bemonstering

Binnen OSLO: Metingen en Bemonstering is het relevant om te kijken naar het element: observaties. Deze observaties zijn relevant in de context van een observatie van bijvoorbeeld een ANPR-camera.

Discussiepunt: Wat houden deze modellen concreet in? Zijn dit gebruikstructuren, zijn dit regels?

Antwoord: Deze modellen lichten op een semantisch niveau toe wat de connectie is tussen verschillende zaken, alsook hoe er semantisch over bepaalde zaken wordt gesproken. Binnen slimme stadsdistributie zullen alle nodige aspecten dus in dit data model worden gedefinieerd.

Discussiepunt: Gaat hier een regelgevend kader mee gepaard? Hoe wordt dit juist afgedwongen wanneer volgens het platform iemand bijvoorbeeld geweigerd wordt?

Antwoord: Dit is een combinatie, bijvoorbeeld venstertijden worden afgedwongen met verzinkbare paaltjes, wat fysiek is. Anderzijds worden ze ook aan de hand van een wetgevend kader afgedwongen, hierin zijn er dan additionele voorwaarden waaraan de levering moet voldoen. De software zou dit pakket van maatregelen ook goed moeten communiceren naar gebruikers toe. Echter maakt dit nog deel uit van het onderzoek en de studie die zal uitgevoerd worden.

We verwijzen naar slides 42– 48 voor meer informatie.

3 BRAINSTORMSESSIE

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

De brainstorm sessie ging van start met eerst nog eens duidelijk te definiëren wat slimme stadsdistributie juist inhoudt: het gaat over slim organiseren van logistiek in stadskern zoals werd aangehaald in het begin. Leveringen worden geregistreerd en worden al dan niet automatisch geautoriseerd. Het doel is om dit uiteindelijk te bundelen.

De oefeningen in de volgende onderdelen werden uitgevoerd in Mural. Voor meer informatie kan hier de [Muralpagina](#) geraadpleegd worden.

3.1 DOEL VAN DE BRAINSTORMSESSIE

Het doel van de brainstormsessie is het volgende:

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

1.2 Voorbeeld use case

Transportbedrijven, leveranciers, handelaars en horecazaken hebben de mogelijkheid om hun leveringen in de stad via een applicatie te registreren.

Lokale besturen vertalen hun beleid naar digitale parameters die leveringen evalueren.

Door een compleet overzicht te krijgen door middel van de beschikbare data kunnen bepaalde inefficiënties in de logistiek binnen de stadskern weggevoerd worden door beschikbare volumes optimaal te benutten door andere vervoerders, handelaars en leveranciers.

Als incentive voor de registratie kunnen vervoerders of handelaars via het systeem een laad- en losplaats reserveren.

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

Uit deze oefening kwamen verschillende use cases terug waarvan de voornaamste hieronder zijn opgelijst:

1. Als vervoerder wil ik:

- tijd besparen zodat de kost van last mile beperkt blijft
- een voorstel tot optimalisatie van het vervoer ontvangen zodat ik mijn vervoer efficiënter kan organiseren
- een flexibel systeem (last-minute wijziging kan gemakkelijk aangepast worden)
- mijn data veilig delen zodat ik aan efficiëntie kan winnen op lange termijn.
- een vergunning krijgen voor een bepaalde zone in de stad
- dat mijn voertuig via ANPR automatisch toegang krijgt tot de stad
- zo min mogelijk manuele aanvragen doen
- een uniform systeem voor alle steden
- zo snel mogelijk mijn ritten kunnen ingeven zodat ik zo weinig mogelijk administratieve last heb
- informatie over toegankelijkheid van straten / gebieden in ons planningssysteem zodat daar rekening mee kan gehouden worden in de planning.
- de meest optimale route krijgen
- een systeem waarvan het gebruik minimale impact heeft op de activiteiten
- mijn leveringen optimaliseren door eenvoudig toegang te krijgen tot leveringsvragen.

2. Als stad/bestuur wil ik:

- weten hoe Slimme Stadsdistributie bijdraagt aan vermindering van CO2-uitstoot zodat het dashboard kan aangevuld worden
- weten hoeveel logistieke ritten er in mijn stadskern plaatsvinden zodat ik zicht krijg op de logistieke mobiliteit
- het beleid naar digitale parameters vertalen zodat leveringen kunnen geëvalueerd worden en gestuurd
- inzicht in data over de leveringen om het beleid te kunnen sturen

- de impact kunnen berekenen van geoptimaliseerd logistiek vervoer zodat ik mijn beleid kan evalueren
 - de frequentie en de lading vs capaciteit monitoren (geen lege vrachtwagens)
 - vervoerders die het beleidskader volgen toegang tot de stad verlenen zodat ik die vervoerders kan belonen
 - verplichte registratie van levering afdwingen zodat ik het geheel kan orkestreren
 - weten welke goederen wanneer het centrum in of uit rijden
 - de motorisatie van binnenkomende voertuigen kennen
 - de beleidsmodule op een eenvoudige manier kunnen aanpassen
 - de omgevingen van de scholen ontlasten van vrachtvervoer op de momenten dat de scholen beginnen en/of eindigen
 - de impact van logistiek transport op gevaarlijke verkeerssituaties vermijden
3. Als inwoner wil ik:
- kunnen verhuizen met een verhuishwagen
 - zo weinig mogelijk overbodige ritten ikv stadslogistiek zodat ik gezonde lucht kan inademen
 - geconsolideerd beleverd worden voor mijn e-commerce bestellingen in plaats van 3 keer per dag
 - weten hoe duurzaam ik beleverd wordt/wordt
4. Andere:
- Als handelaar wil ik inplannen wanneer ik een levering krijg zodat ik aanwezig kan zijn (tijdsefficiënt)
 - Als onderzoeksinstelling toegang krijgen tot (geanonimiseerde) data over de totale vrachtbewegingen
 - Als bezoeker/loodgieter/dokter van een bewoner in de binnenstad wil ik gemakkelijk en snel toegang krijgen zonder rompslomp
 - Externe kosten van last mile correct in beeld brengen (congestie, uitstoot,...)
 - Dynamisch aanvragen van pick-up van pakjes door bestelwagens die in de directe omgeving goederen afzetten.
 - Systemen met gelijkaardige doelen moeten gelinkt kunnen worden, zodat er geen verschillende integraties moeten gebeuren met elk apart systeem.

Discussiepunt: Valt verhuizen ook binnen slimme stadsdistributie?

Antwoord: Op termijn kan dit meegenomen worden, echter wordt in eerste instantie puur naar leveringen gekeken.

Discussiepunt: Wat wordt bedoeld met 'cargo hitching'?

Antwoord: Cargo hitching is het principe waarin pakketjes in openbaar vervoer wordt opgenomen, consolidatie van mensen en goederen.

3.4 CONCEPTEN

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

1. Stad

- Route
- Politie
- Laad- en losplaats
- Real-time verkeersdata
- Toegangscontrole
- Consolidatiehub
- Beleidskader
- Locker
- Snelladers
- Beleidscockpit
- invoerdashboard
- zone met toegangsbeperking

2. voertuig

- Motorisatie van het voertuig
- Lading/beladingsgraad
- Identificatie
- voertuigtype
- voertuigkenmerk (bv CO² uitstoot)

3. Levering

- optimalisatie ladingen
- cargo hitching
- Verzender
- Verpakkingswijze
- Chauffeur
- Ecologische voetafdruk

4. privépersonen

- Consument
- Scholier
- Inwoner

Vraag: Wat wordt bedoeld met inzameling?

Antwoord: Consolidatie van verschillende stromen van goederen om deze dan gelijktijdig te verdelen.

Vraag: Wat is de context rond bestelling vs verzending vs pakket?

Antwoord: Wanneer men denkt aan het debat rond duurzame retail zijn de individuele componenten toch belangrijk. Kijken hoe een bestelling vertaald wordt in een verzending en hoeveel pakketten er in een verzending zitten.

Vraag: Wat is de context rond het concept 'politie', heeft dit te maken met de controle of de verzinkbare paaltjes?

Antwoord: Hieronder valt alles dat met handhaving te maken heeft. Het moet haalbaar zijn om goed te handhaven. Wat de controle over verzinkbare paaltjes betreft heeft de politie toegang, andere hulpdiensten zoals een takeldienst niet direct. Hiervoor moet dan een fall-back situatie voor zijn gezien er in crisissituaties zoals deze geen tijd is om een aanvraag in te dienen en dit gehele proces te doorlopen.

Vraag: Wat wordt verstaan onder de post-it 'geld'?

Antwoord: Dit heeft betrekking tot budgetten die nodig zijn voor de opzet en het onderhoud van het platform.

Vraag: Wat betekent de post it 'uur stop'?

Antwoord: Dit gaat over het tijdstip van de levering en welke tijdswinsten eraan gekoppeld zijn.

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.

Logistiek 010 Rotterdam

Een gezonde, aantrekkelijke en schone stad. Dat is waar ze in Rotterdam van dromen en aan werken. Daarom gaan ze voor schone en efficiënte stadslogistiek.

Logistiek 010 is de community die zich aan dat doel committeert en zich daarvoor inzet. Een community van bedrijven die goederen vervoeren of laten vervoeren, overheden, kennisinstituten en onderwijsinstellingen.

Samen zijn ze op weg naar nul: nul inefficiënte ritten, nul uitstoot, nul opstoppen.

Data standaarden van grootste ERP en Transport management systemen

Elk ERP systeem heeft eigen standaarden, eigen benamingen en eigen indelingen, hier is dus nog geen sprake van standaardisatie. Echter is het wel belangrijk om deze zaken mee te nemen in de

ontwikkeling van deze data standaard gezien we zo snelle koppelingen kunnen realiseren door te kijken naar deze systemen.

Copcap

Copcap is de smart city toepassing van Copenhagen, hierbij is alles gebundeld en is vergelijkbaar met waar we met slimme stadsdistributie naartoe willen werken.

OBU data verwerking

On Board Units is niet voor stadsdistributie maar hier gaan ze wel een aantal vrachtbewegingen tracken. Hier zijn mogelijks ook een aantal datastandaarden aan gekoppeld.

eCMR

De eCMR is een elektronische versie van de vrachtbrief en dit gaat dan specifiek over de belading. De eCMR wordt aangemaakt op een platform, je kiest hiervoor een provider, iemand met wie je gaat samenwerken. Hier ga je alles digitaal op opslaan (chauffeur, kenteken, belading). Dit kan via barcode of QR code. Grote voordelen hieraan zijn dat verlies van gegevens door human errors verminderd worden, duurtijd van facturatie naar beneden wordt gehaald. Een voorwaarde is wel dat de organisatie waarbij je laad of lost hier ook mee moet werken.

TMS (transport management systems) gaan zich ook koppelen aan eCMR. Aan eCMR zijn ook bepaalde open standaarden gekoppeld.

4 VOLGENDE STAPPEN

Op onderstaande slide kan men een overzicht terugvinden van wat de volgende stappen zijn na de business werkgroep.

Volgende stappen



Verwerk de input van de brainstorm oefening.



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



Verder onderzoek en voorbereiding van de eerste thematische werkgroep.



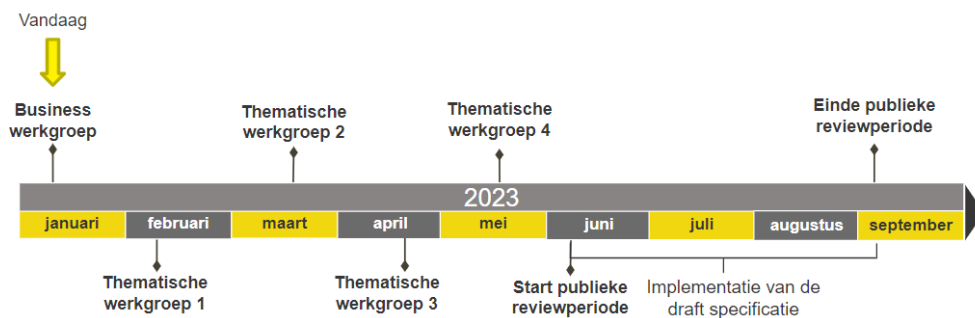
Informatie verzamelen via GitHub!

De tijdlijn voor beide OSLO en VLACO kan geraadpleegd worden op volgende slides:

OSLO tijdlijn

Thematische werkgroep 1 op **woensdag 8 februari: 13u00 - 16u00**

Schrijf u in via volgende link: [1ste thematische werkgroep](#)

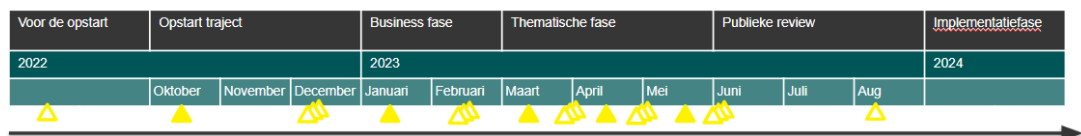


VLOCA tijdlijn

△ Overlegmomenten met initiatiefnemers
 △ Werkgroep

Thematische workshops nog niet ingepland. Actieve oproep volgt.

Schrijf u in via volgende link: vloca-kennishub.vlaanderen.be/VlocaTrajectSlimme_stadsdistributie



Q&A:

Vraag: Mijn achtergrond is meer data warehousing, deze wijken vaak af van toepassingsentiteiten. In welke mate is OSLO bindend?

Antwoord: OSLO kan opgenomen worden in een decreet (bijv. LBL0D). Als dit het geval is, dan moet de standaard verplicht toegepast worden. Meeste van onze standaarden zijn echter vrijwillig toe te passen. In het standaardenregister wordt er gespecificeerd welk 'type toepassing' dit is.

Vraag: Wat is de bedoeling van de komende werkgroepen? Technische kennis nodig?

Antwoord: Tijdens de werkgroepen wordt voornamelijk gefocust op de input van de business. Het is niet dat een technische achtergrond nodig is voor thematische werkgroepen bij te wonen. Het OSLO team zorgt ervoor dat alles technisch verwerkt wordt in de modellen.

4.1 SNEUVELMODEL SLIMME STADSDISTRIBUTIE

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.

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 8 februari om 13u00 via Microsoft Teams. Inschrijven kan [hier](#).

4.3 CONTACTGEGEVENS

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

- digitaal.vlaanderen@vlaanderen.be
- laurens.vercauteren@vlaanderen.be
- aron.dassonneville@vlaanderen.be
- lorenzo.vylders@vlaanderen.be

5.2 CONCEPTEN - MURAL

5.3 DATA MODELLEN - MURAL

