

VERSLAG

Business Werkgroep
OSLO & VLOCA Vrachtwagenparkeren



- **INHOUD**

- Inhoud	2
1 Praktische Info	3
1.1 Aanwezigen	3
1.2 Agenda	4
2 Inleiding	5
2.1 Context standaard voor Vrachtwagenparkeren	5
2.2 OSLO	6
2.3 VLOCA	6
2.4 Inspiratie	7
3 Brainstormsessie	8
3.1 Doel van de Brainstormsessie	9
3.2 Aanpak	9
3.3 Use Cases	9
3.4 Concepten	11
3.5 Extra informatie van de participanten	12
4 Volgende Stappen	14
4.1 Sneuvelmodel VRACHTWAGENPARKEREN	16
4.2 Contactgegevens	16
5 Bijlagen	17
5.1 Use cases - Mural	17
5.2 Concepten – Mural	25
5.3 INSPIRATIE - Mural	29

1 PRAKTISCHE INFO

- Datum: 26/09/2023 (9u - 12u)
- Locatie: IGEMO, Schoutetstraat 2, Mechelen

1.1 AANWEZIGEN

- Digitaal Vlaanderen:
 - o Lorenzo Vylders
 - o Jef Liekens
- FEBETRA:
 - o Isabelle De Maegt
- Greenyard:
 - o Marc Bax
- IGEMO:
 - o Felipe Garcia Del Pino
 - o Pieter Dresselaers
- Stad Gent:
 - o Dries Meers
- Stad Mechelen:
 - o Benjamin Vermeulen
- Tractebel:
 - o Gwynne van Kaauwen
- Transport en Logistiek Vlaanderen:
 - o Frederic Keymeulen
- DBT:
 - o Chris Delcroix
- Transport & Mobility Leuven:
 - o Sven Maerivoet
- VLOCA:
 - o Mieke Van Cauwenberghe
 - o Alain Glickman
 - o Laurien Renders

1.2 AGENDA

9u05 – 9u15	Introductie
9u15 - 9u20	Wie is wie?
9u20 – 9u30	Aanleiding en context
9u30 – 9u40	Introductie OSLO
9u40 – 9u50	Introductie VLOCA
9u50 – 10u05	Inspiratie
10u05 – 10u20	Pauze
10u20 – 11u30	Brainstormsessie
11u30 – 11u45	Q&A en volgende stappen

2 INLEIDING

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

2.1 CONTEXT STANDAARD VOOR VRACHTWAGENPARKEREN

We verwijzen naar slides 8 – 18 voor meer informatie.

Het onderwerp van discussie is vrachtwagenparkeren in het Rivierenland. Er heerst een **dringende behoefte aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens**, aangezien dit probleem al enkele jaren bestaat. Er is bovendien een duidelijke stijging in het aantal inschrijvingen van vrachtauto's in het Rivierenland de laatste jaren. De regio is tevreden met de economische bedrijvigheid achter deze evolutie, maar maakt zich ook zorgen over de externaliteiten verbonden aan de stijging. Er zijn vrachtwagens die rust nemen op verschillende (onveilige) plaatsen, maar er is geen georganiseerde en veilige parkeergelegenheid. Momenteel zijn er ongeveer 180 vrachtwagenparkeerplaatsen beschikbaar in de regio. Dit leidt tot problemen, waaronder langdurige procedures voor bestemmingsplannen.

Bovendien ontbreekt het aan basisvoorzieningen voor chauffeurs, wat resulteert in klachten van burgers en vervuiling langs de wegen. Er wordt gezocht naar oplossingen voor zowel lokale overheden als transportbedrijven, maar dit wordt als een complex en gelaagd probleem beschouwd. Lokale besturen vragen daarom een oplossing voor het kanaliseren van het 'wildparkeren' van vrachtwagens. Er zijn drie initiatieven in ontwikkeling om dit probleem aan te pakken.

Het eerste initiatief is het creëren van een **vrachtwagenparking** in de omgeving van Mechelen. Dit is bedoeld om de huidige problemen met openbaar parkeren aan te pakken. Het tweede initiatief richt zich op het ontwikkelen van een **applicatie** om vrachtwagenparkeren te vergemakkelijken, hoewel nog moet worden beslist of bestaande applicaties zullen worden gebruikt of een nieuwe zal worden gemaakt. Het derde initiatief gaat over het opzetten van een online **overlegplatform** om verschillende initiatieven en expertise op elkaar af te stemmen.

De discussie is hier gericht op het creëren van een oplossing omtrent vrachtwagenparkeerplaatsen in samenwerking met gemeenten en bedrijven, waarbij wordt geprobeerd om de expertise van verschillende belanghebbenden samen te brengen. Daarnaast wordt gezocht naar financieringsmogelijkheden en publiek-private samenwerkingen om het project te ondersteunen. Ook wordt gewerkt aan de standaardisatie en toegankelijkheid van gegevens met betrekking tot vrachtwagenparkeren in Vlaanderen, waarbij externe ondersteuning wordt geboden voor de ontwikkeling van een applicatie.

Discussiepunt: Samen met de Europese Unie is er al een soort standaard ontwikkeld, genaamd <https://www.esporg.eu/>. Er is ook een kwaliteitsstandaard die misschien gelinkt kan worden aan de

datastandaard. Misschien interessant om mee te nemen in de ontwikkeling.

Antwoord: Heel goed, bedankt voor uw bijdrage. We nemen het zeker mee.

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 vrachtwagenparkeren-project. Hierbij zal de focus gelegd worden op het opzetten van een gegevensuitwisseling tussen de gemeentes uit het Rivierenland, vertegenwoordigd door IGEMO, transportbedrijven en vrachtwagenchauffeurs om parkeerproblemen beter te beantwoorden. 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 19 – 26 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 het vrachtwagenparkeren-project 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 lokale besturen, chauffeurs, transportbedrijven 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, chauffeurs, transportbedrijven).

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 27 – 33 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

In het applicatieprofiel van deze standaard zien we enkele relevante concepten terugkomen voor het traject van vrachtwagenparkeren, zo is er een reiziger die een bepaalde reis aflegt en mobiliteitsdiensten die deze reis mogelijk maken. Binnen de context van het vrachtwagenparkeren is dit model relevant gezien we zaken kunnen hergebruiken naar het beschrijven van routes toe. Daarnaast kunnen bijvoorbeeld een transportorganisatie en een chauffeur gezien worden als reiziger die een bepaalde reis aflegt over een bepaalde route. Voor deze reis is binnen Trips & Aanbod een boeking nodig, binnen het vrachtwagenparkeren spreekt men hier dan niet over een boeking maar wel een reservatie. De reservatie gaat hier dan over een resource, dit kan bijvoorbeeld een parkeerplaats zijn.

Vervoersknooppunten

Deze standaard is ook gebaseerd op OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod en bevat al allerlei bruikbare elementen die reeds gedefinieerd zijn zoals bijvoorbeeld een parkeerplaats. Er is dusdanig al genoeg informatie omtrent infrastructuur elementen, transportnetwerken, mobiliteitsdiensten en aanvullende diensten. Het kan zijn dat er enkele dingen moeten worden aangepast, maar het doel is steeds om een standaard op te stellen die de interoperabiliteit vergroot.

MobiVoc: Open Mobility Vocabulary

Deze internationale, Europese standaard definieert faciliteiten die te maken hebben met parkeren maar daarnaast ook parkeerplaatsen zelf. MobiVoc is zo bijvoorbeeld ook hergebruikt binnen de standaard Vervoersknooppunten.

Bedrijfenterrein

Deze standaard bevat twee grote entiteiten: terrein en perceel. Dit is belangrijk om mee te nemen omwille van eigenaarsschap, ruimtelijke eenheden ... Percelen zijn gebruikspervallen met informatie inzake bebouwing, functie, gebruik en beschikbaarheid aangevuld met verschillende soorten beperkingen naar ontwikkelings- en activeringspotentieel. Terreinen zijn op hun beurt de contouren van een geheel van bedrijfenterreinen doorheen de fases van planning – ontwikkeling – realisatie en

beheer. Elk bedrijventerrein(perceel) is anders en daarom is het belangrijk om ook hiervan de correcte definities te gebruiken om opnieuw de interoperabiliteit te vergroten.

OSLO Perceel

Dit model is gebaseerd op de Belgische Wet. Op deze manier kunnen er ook bepaalde zaken opgenomen worden die in lijn zijn met het Belgisch of Vlaams recht. Er wordt op deze manier dus steeds uitgegaan van een openbare definitie zodat er geen twijfel kan ontstaan bij het gebruik.

Discussiepunt: Kan u een voorbeeld geven van hoe zo een standaard juist gebruikt wordt? Want het is redelijk abstract voor mij.

Antwoord: Bijvoorbeeld bij Trips & Aanbod worden de standaarden gebruikt als basis van de implementatie van een datauitwisseling rond het afleggen van een reis door een reiziger die hiervoor verschillende middelen gebruikt. De standaard is een tussenstap tussen een datamodel en een applicatie. Het datamodel staat altijd los van de standaard. Hoe de data er moet uitzien (verwacht type, attribuering ...), wordt hierin bepaald, alsook definiëring van concepten. Indien er een applicatie wordt ontwikkeld voor parkeren in Gent of in Leuven, dan kan men zich baseren op de datastandaard die hier ontwikkeld zal worden. Zo weet men zeker dat het begrip van concepten zoals een parkeerplaats voor iedereen hetzelfde is.

Discussiepunt: Zijn die datastandaarden verplicht?

Antwoord: Ze zijn verplicht indien je ze opneemt in bestekteksten. Ze kunnen ook worden opgelegd. Het is op zich geen verplichting, maar eerder een aanbeveling.

Discussiepunt: Kan het zijn dat er al wel standaarden bestaan over parkeren?

Antwoord: Er zijn meer bronnen van datastandaarden die we zeker nog mee zullen nemen en daar komen we later ook nog op terug. Daar rekenen we ook op jullie input.

Discussiepunt: Is het de bedoeling dat dat uiteindelijk ook allemaal in de Vlaamse Smart Data Space terecht komt?

Antwoord: We denken van wel aangezien VSDS ook deel is van Digitaal Vlaanderen. Dit is echter meer in implementatie en dus niet echt gerelateerd aan de datastandaard.

We verwijzen naar slides 34– 42 voor meer informatie.

3 BRAINSTORMSESSIE

Het doel en de aanpak van de fysieke 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 het vrachtwagenparkeren juist inhoudt: het gaat om het zoeken van een oplossing voor het ‘wildparkeren’ van vrachtwagens zoals werd aangehaald in het begin. Eén van de drie mogelijke oplossingen zit in de ontwikkeling van een applicatie/toepassing. Deze brainstorm dient als

inspiratiebron om een zo goed mogelijke applicatie te ontwikkelen en de use cases die de werkgroep voor ogen had hierin.

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. vrachtwagenparkeren in zijn breder geheel.
- Concepten rond vrachtwagenparkeren oplijsten.
- Informatienoden en bestaande datamodellen capteren

3.2 AANPAK

Alvorens de brainstormsessie van start ging, zijn de verwachtingen geschatst voor de deelnemers, dewelke hierboven reeds werden vermeld. De participanten werden uitgenodigd om post-its te gebruiken en hierop hun ideeën te schrijven. De post-its zelf kunnen per thema worden geraadpleegd op de foto's in bijlage van dit verslag.

Brainstormsessie

De brainstormsessie werd ingedeeld in drie oefeningen: Oplijsten van use cases, oplijsten van concepten en het oplijsten van andere inspiratie. 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 onderwerp vrachtwagenparkeren zoveel mogelijk verschillende invalshoeken te vergaren omtrent mogelijk gebruik van verschillende actoren.

3.3 USE CASES

In de eerste oefening trachten we relevante use cases van verschillende stakeholders op te lijsten en bespreken. Een use case is een situatie waarbij de data standaard gebruikt zou kunnen worden, met andere woorden, ‘wat wil je als belanghebbende realiseren?’, ‘welke randvoorwaarden zijn er?’, enzoverder.

Ter inspiratie werden eerst enkele voorbeeld use cases gepresenteerd, zie slide hieronder.

1.2 Voorbeeld use case

Als terreinaanbieder kan ik mijn terrein beschikbaar stellen aan gebruikers die hun vrachtwagen willen parkeren op mijn terrein

Als bedrijf kan ik een abonnement aanschaffen voor mijn chauffeurs

Als vrachtwagenchauffeur kan ik per vrachtwagenparking zien welke voorzieningen aanwezig zijn en wat de prijs is

Als lokaal bestuur verkrijg ik inzicht in het vrachtwagenparkeren in de regio, ondersteund door cijfers

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

1. Als vrachtwagenchauffeur wil ik:

- Een reservatie kunnen maken, zowel door mezelf als door een planner op afstand.
- Mijn reservering eenvoudig kunnen aanpassen.
- Eenvoudig voor het parkeren kunnen betalen.
- Kunnen zien welke faciliteiten (wc's, douches, eten, ...) tegen welke prijs beschikbaar zijn.
- Kunnen achterhalen of de parking bewaakt is.
- De afmetingen van een parkeerplek weten.
- Een noodnummer van de parking weten bij problemen.
- De bezetting kennen van een parkeerplaats op mijn route bij moment van aankomst.
- Een applicatie die in veel verschillende talen beschikbaar is.
- Feedback (score, beschrijving van de ervaring) kunnen geven aan de uitbater van de parking.

2. Als stad/bestuur wil ik:

- Een "voor- en na" analyse kunnen maken om te begrijpen of er meer of minder problemen zijn ontstaan sinds de komst van de applicatie.
- De parkeerbezetting doorheen de week en over de dag kunnen volgen.
- Weten waar, wanneer, en hoe lang vrachtwagens parkeren.
- Begrijpen wat het gebruik is van de parking en zijn impact op het verkeer in de omgeving.

3. Als transportbedrijf wil ik:

- Kunnen boeken voor onze chauffeur.
- Details van de kostprijs moeten zichtbaar zijn.
- Weten of een parking publiek of privaat is.
- Makkelijk vinden hoe lang een vrachtwagen op een parking mag staan.
- Zeker zijn dat lokale besturen er zelf ook mee bezig zijn en ons niet aan ons lot overlaten.

4. Als terreinaanbieder wil ik:

- Mijn prijszetting kunnen aanpassen op basis van de bezettingsgraad.
- Kunnen werken met een flexibele prijs in functie van de dag/tijd.
- Begrijpen of mijn inspanningen voor het vrachtwagenparkeren en service ten goede komen aan de eigen bedrijven (die betalen).
- Regelmäßig cijfers omtrent aantal ‘views’ en ‘clicks’ kunnen raadplegen om te begrijpen hoe populair mijn parking is.

Discussiepunt: Kan routebegeleiding ook worden opgenomen in de applicatie?

Antwoord: Op termijn kan dit meegenomen worden, echter wordt in eerste instantie puur naar parking op zich gekeken. Dit is iets dat eerder in handen ligt van IGEMO. Het vermijden van bepaalde, op lokaal niveau afgesproken zones kunnen wel worden meegenomen in het datamodel. Momenteel lijkt routebegeleiding wel eerder een ‘nice-to-have’ dan een ‘must-have’.

Discussiepunt: Legaal mag een vrachtwagenchauffeur zijn weekendrust van 45 uur niet doorbrengen op een parking. Daarnaast mogen ook niet alle vrachtwagens, afhankelijk van de stoffen die ze vervoeren, niet op elke parkeerplek staan.

Antwoord: Dit is inderdaad ook belangrijk om mee te nemen. Ook het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen we opnemen om te zien of een parking geschikt is om te parkeren op een bepaalde plek.

Discussiepunt: Iedereen verstaat pictogrammen. Misschien ook interessant om mee te nemen naast taal.

Antwoord: Zullen we zeker bekijken.

3.4 CONCEPTEN

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

1. Vrachtwagen

- Type lading
- Grootte
- Gewicht
- Draaicirkel

2. Parking

- Kwaliteit
- Veiligheid
- Beoordeling
- Onderscheid publiek/privaat
- Geschiktheid, toelating parking
- Bezettingsgraad
- Toegestane type vracht

3. Boeking

- Registratie
- Prijs
- Abonnement of niet
- Toegangssysteem

4. Faciliteiten parking

- Legaliteit
- Controle aanbieder
- Laadmogelijkheden op parking
- Veiligheid
- Stockeerplaats voor aanhangwagens
- Overnachtingsmogelijkheden
- Sanitaire voorzieningen

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.

Algemene Verordening 885/2013: Annex 1

Dit is een Europese wetgeving met betrekking tot de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens. Annex 1 bevat technische specificaties voor goedkeuringsvereisten voor motorvoertuigen. Deze specificaties hebben tot doel dat de voertuigen op de Europese markt voldoen aan bepaalde minimum veiligheids- en milieuvorschriften.

DATEX II (Data exchange for Traffic management and Efficiency)

Dit is een Europees standaardprotocol voor het uitwisselen van verkeersinformatie zoals verkeer en vervoer tussen verkeersmanagementsystemen, verkeersinformatiediensten, wegbeheerders en andere belanghebbenden. DATEX II maakt deel uit van inspanningen vanuit de EU om interoperabiliteit en harmonisatie van verkeersinformatiesystemen in Europa te faciliteren. DATEX II is gebaseerd op gestandaardiseerde XML, is openbaar beschikbaar, geeft realtime-updates en bevat een breed scala aan verkeersinformatie zoals weer, files, verkeersstromen, verkeersborden ...

Truckmeister

Dit is een applicatie die specifiek voor vrachtwagens routebegeleiding voorziet gebaseerd op realtime informatie en specifieke wegcode.

TLNplanner.nl

TLNplanner is een Nederlandse routeplanner voor de logistieke sector. De afstanden en berekeningen hieruit worden gebruikt als standaard wanneer er transportkosten worden berekend. De tool wordt voornamelijk gebruikt om misverstanden en onenigheden van een specifiek type truck over de transportkosten met betrekking tot afgelegde afstand tegen te gaan. Ook tolkosten worden hierin meegenomen.

Park4night

Deze applicatie toont mogelijke plekken waar overnacht kan worden. Deze plekken zijn echter niet geschikt voor vrachtwagens, maar voor motorhomes, campers en omgebouwde vans.

Transpark

Dit is een online applicatie die meer dan 4000 parkings in meer dan 40 landen weergeeft. Via de applicatie kunnen chauffeurs dan zoeken naar de geschikte parking op hun route. De faciliteiten van elke parking zijn hier ook zichtbaar, alsook beoordelingen van eerdere chauffeurs. Gebruikers kunnen ook zelf parkings toevoegen aan de database.

TPE Truck Parking Europe

Dit platform biedt dezelfde diensten aan als Transpark over heel Europa.

SNAP

Deze website is hetzelfde systeem als Transpark en TPE, maar neemt ook de gegevens van het Verenigd Koninkrijk mee.

Your Travis

Deze website geeft naast parkingplekken ook een overzicht van alle repair en cleaningplekken voor zowel de truck zelf alsook de container. Er kan ook een route gepland worden op deze website langs bepaalde nuttige plaatsen.

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 zowel VLOCA als OSLO kan geraadpleegd worden op volgende slides:

Volgende stappen

 Overlegmomenten met initiatiefnemers
 Werkgroep

Voor de opstart	Opstart traject		Business fase		Thematische fase				Publieke review		Implementatiefase				
2023			2024		Juni	September	Oktober	November	December	Januari	Februari	Maart	April	Mei	
			 		 	 	 	 	 	 					

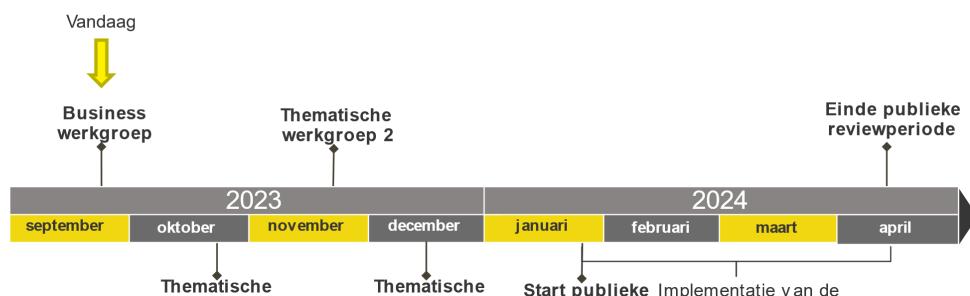
Werkgroep	Type werkgroep	Datum	Tijd	Locatie
Business werkgroep	Business werkgroep	26-09-2023	9.00-12.00	IGEMO, Zaal Schelde, Schoutetstraat 2, Mechelen
Thematische werkgroep 1	Data en informatie werkgroep	24-10-2023	9.00-12.00	IGEMO, Zaal Schelde, Schoutetstraat 2, Mechelen
Thematische werkgroep 2	Functionele werkgroep	21-11-2023	9.00-12.00	IGEMO, Zaal Schelde, Schoutetstraat 2, Mechelen
Thematische werkgroep 3	Technologie werkgroep	12-12-2023	9.00-12.00	IGEMO, Zaal Schelde, Schoutetstraat 2, Mechelen

Verslag verschijnt op de kennishub: [vlocaSessie/24](http://kennishub.vlaanderen.be/VlocaSessie/24)



OSLO tijdslijn

Thematische werkgroep 1 op **dinsdag 24 oktober: 13u00 - 16u00**
Schrijf u in via volgende link: [1ste thematische werkgroep](#)



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 van OSLO zal plaatsvinden op dinsdag 24 oktober om 13u00 te Schoutetstraat 2, Mechelen. Inschrijven kan [hier](#).

Q&A:

Vraag: Een belangrijk punt in de algemene ontwikkeling van vrachtwagenparkings zijn verzekeringen. Wie is waarvoor aansprakelijk? Wat als er schade wordt aangericht en de andere partij is reeds vertrokken? Wat met aanrijdingen op een parking? Hoe internationaal en nationaal doorgaand verkeer koppelen?

Antwoord: Dit is iets dat bepaald moet worden in de Algemene Voorwaarden. We kunnen in de applicatie ook een functie creëren waarin de Algemene Voorwaarden en mogelijke gevaren worden weergegeven. Chauffeurs kunnen hier dan mee akkoord gaan via de applicatie.

Vraag: Hoe gaan jullie controleren van waar jullie data oorspronkelijk afkomstig is?

Antwoord: Het idee van IGEMO was om te gaan naar een business model waarbij zij een leverancier van data is voor de regio van het Rivierenland. Wanneer er naar een Vlaams model wordt gegaan, zal er data van bijvoorbeeld Your Travis moeten worden gebruikt. Dan is het inderdaad belangrijk om ook de afkomst van deze data na te gaan.

4.1 SNEUVELMODEL VRACHTWAGENPARKEREN

Als volgende stap voor OSLO 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 CONTACTGEGEVENS

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

OSLO

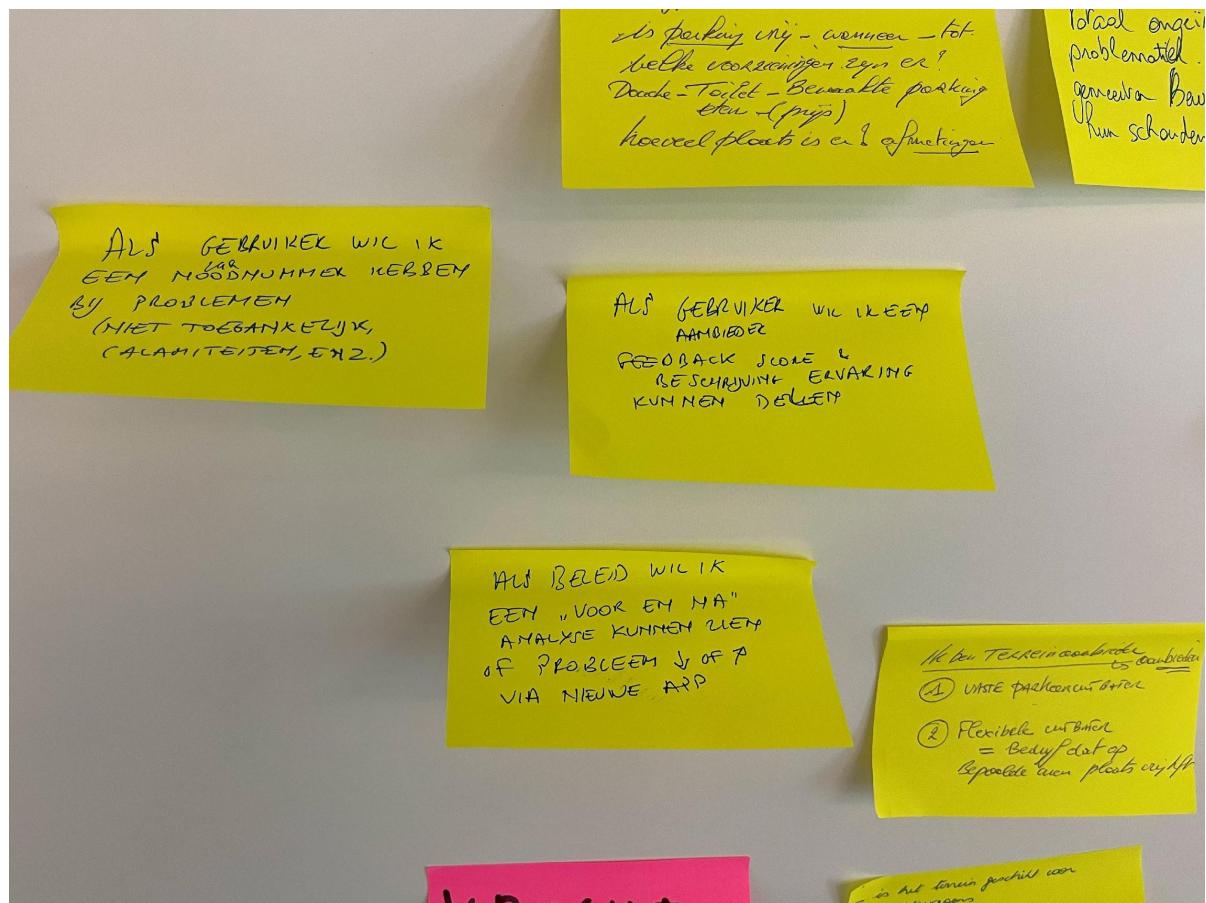
- digitaal.vlaanderen@vlaanderen.be
- laurens.vercauterden@vlaanderen.be
- jef.liekens@vlaanderen.be
- lorenzo.vylders@vlaanderen.be

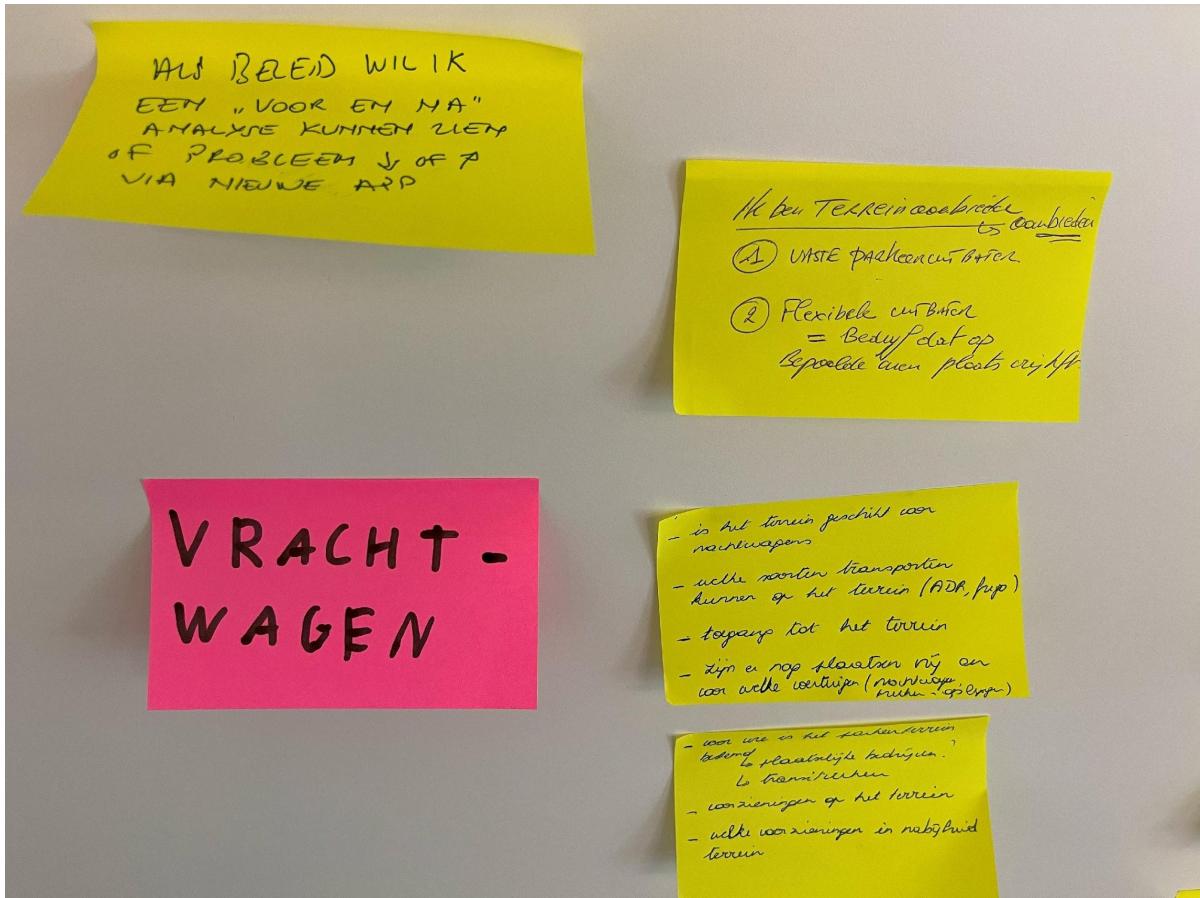
VLOCA

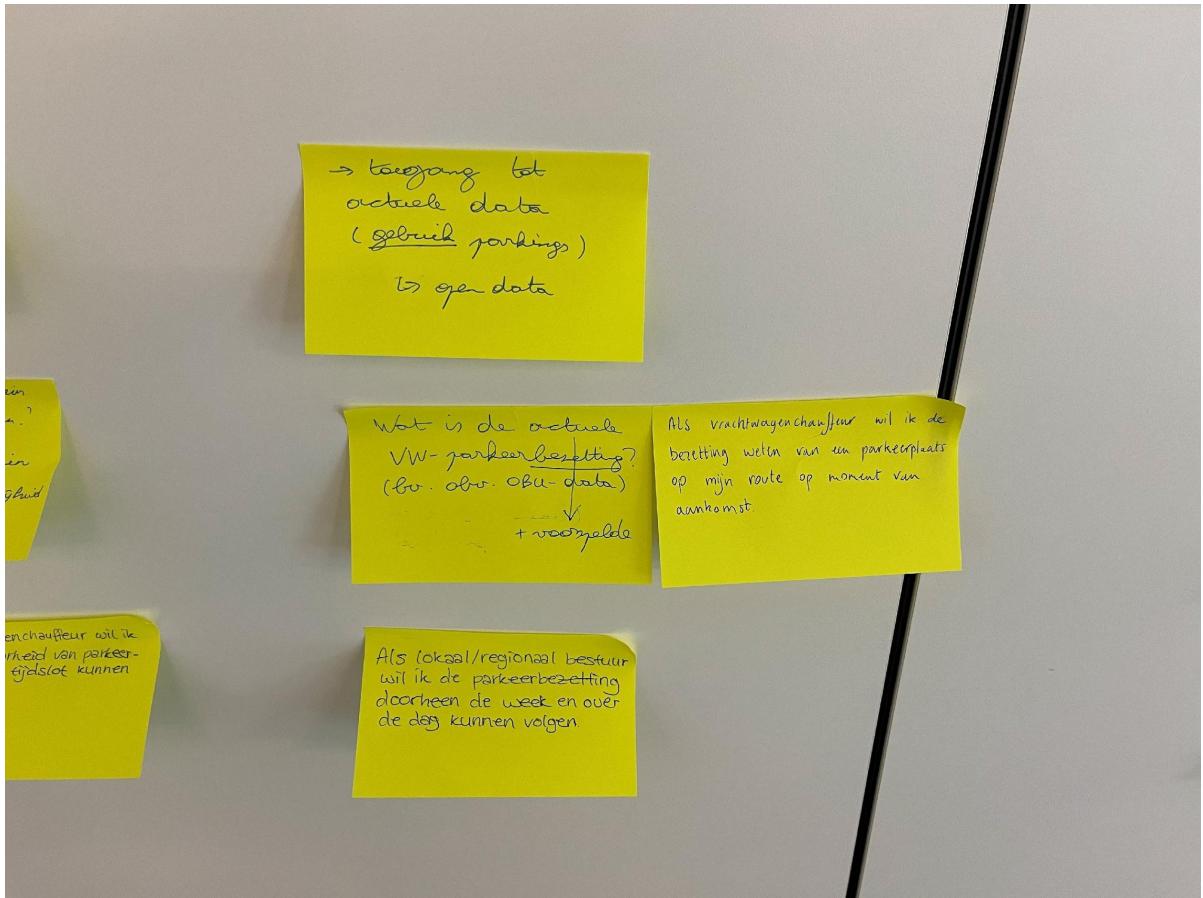
- vloca@vlaanderen.be
- laurien.renders@vlaanderen.be

5 BIJLAGEN

5.1 USE CASES - MURAL





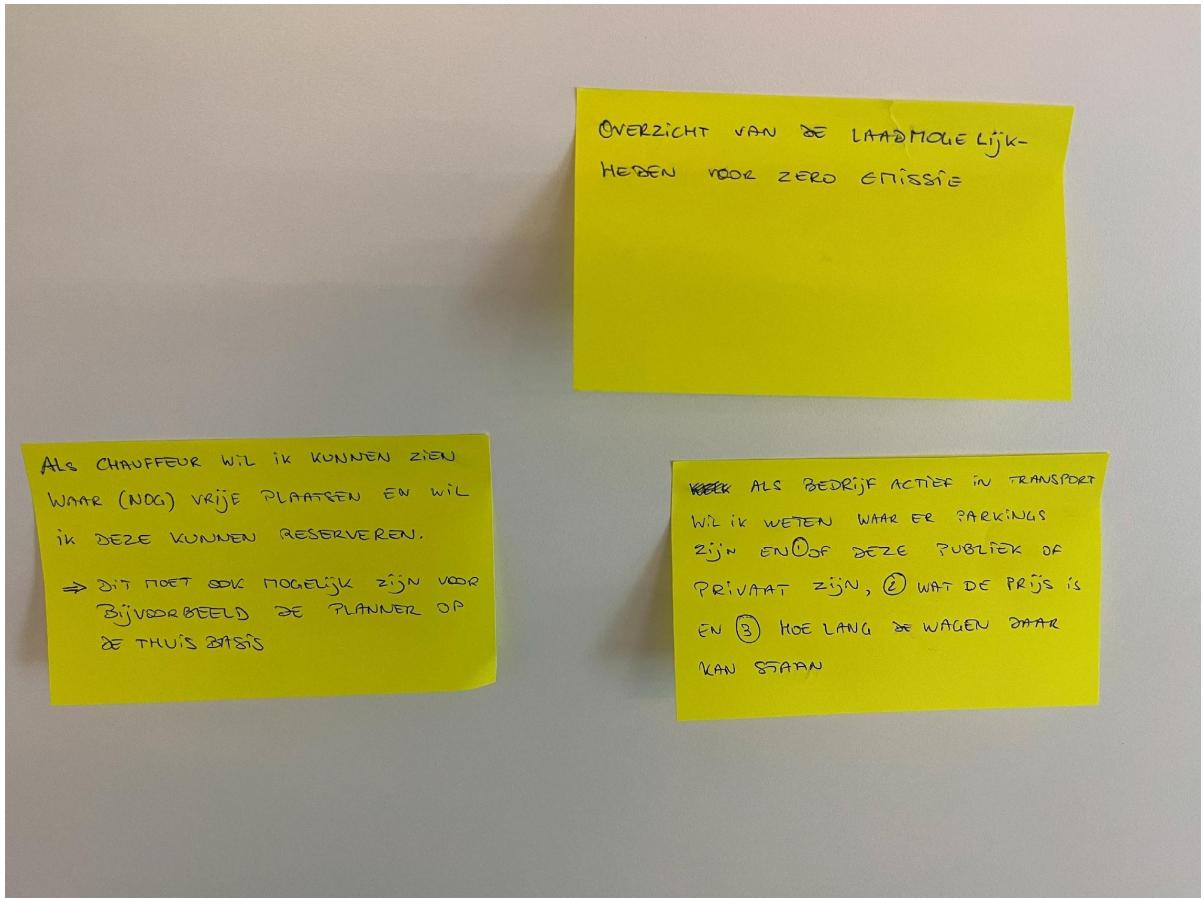


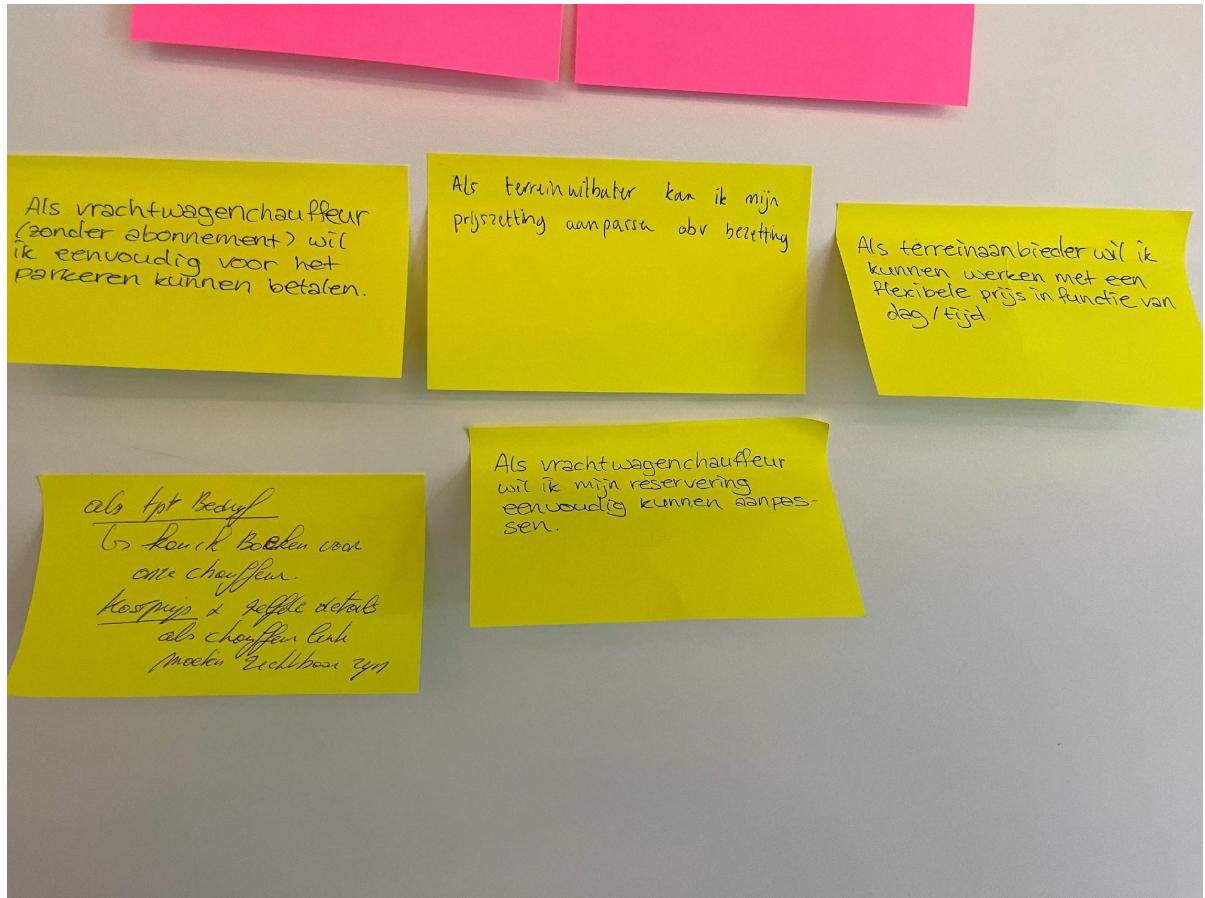
Als teueinbeheerder wil ik regelmatig cijfers kunnen consulteren om te zien hoe populair mijn teuein is op de app (Facebook, etc...)

Als chauffeur vind ik het belangrijk dat de app in veel talen beschikbaar is

- 45 um weekendhout IN cabine = verboden. Kom je niet uit de problemen door dit toch toe te staan op je parkeerplaats?

USE
CASE

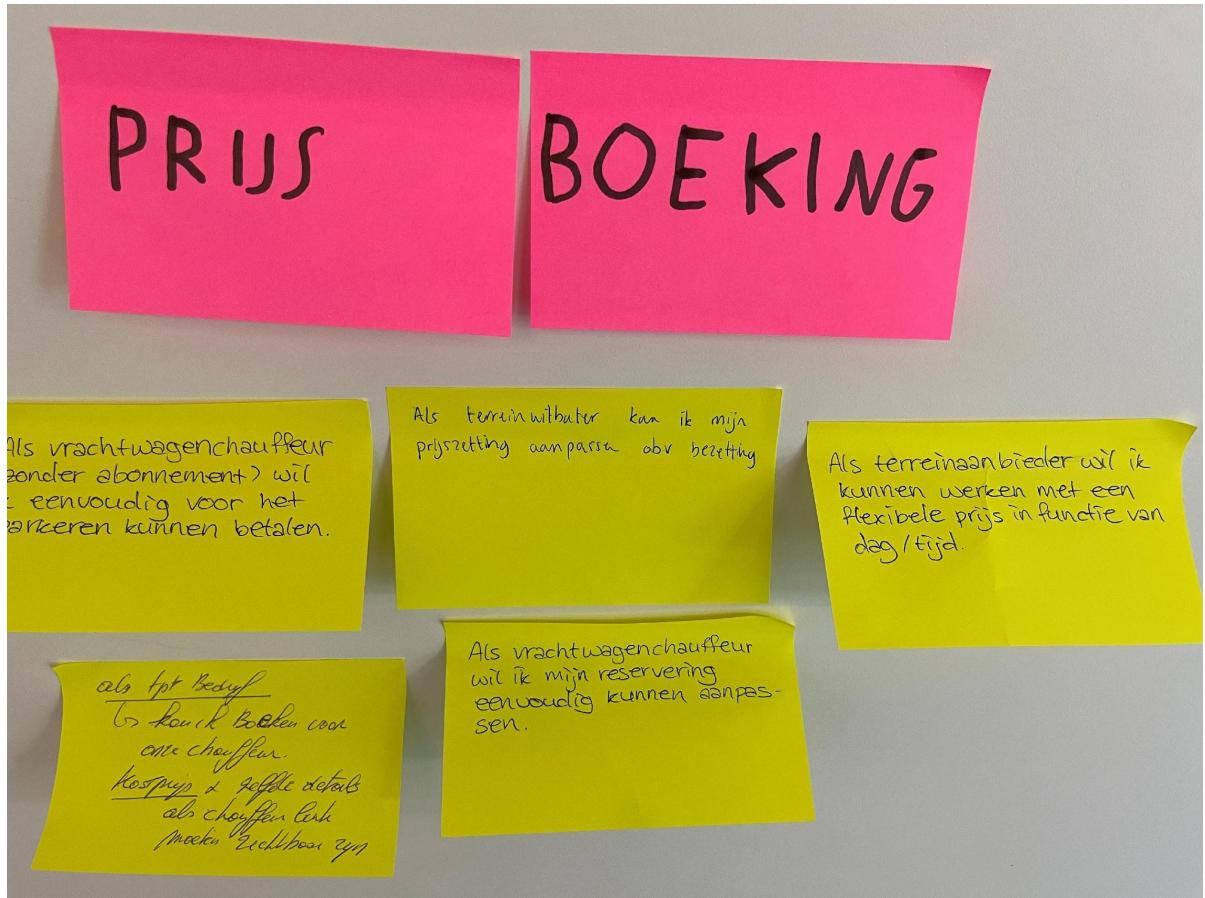




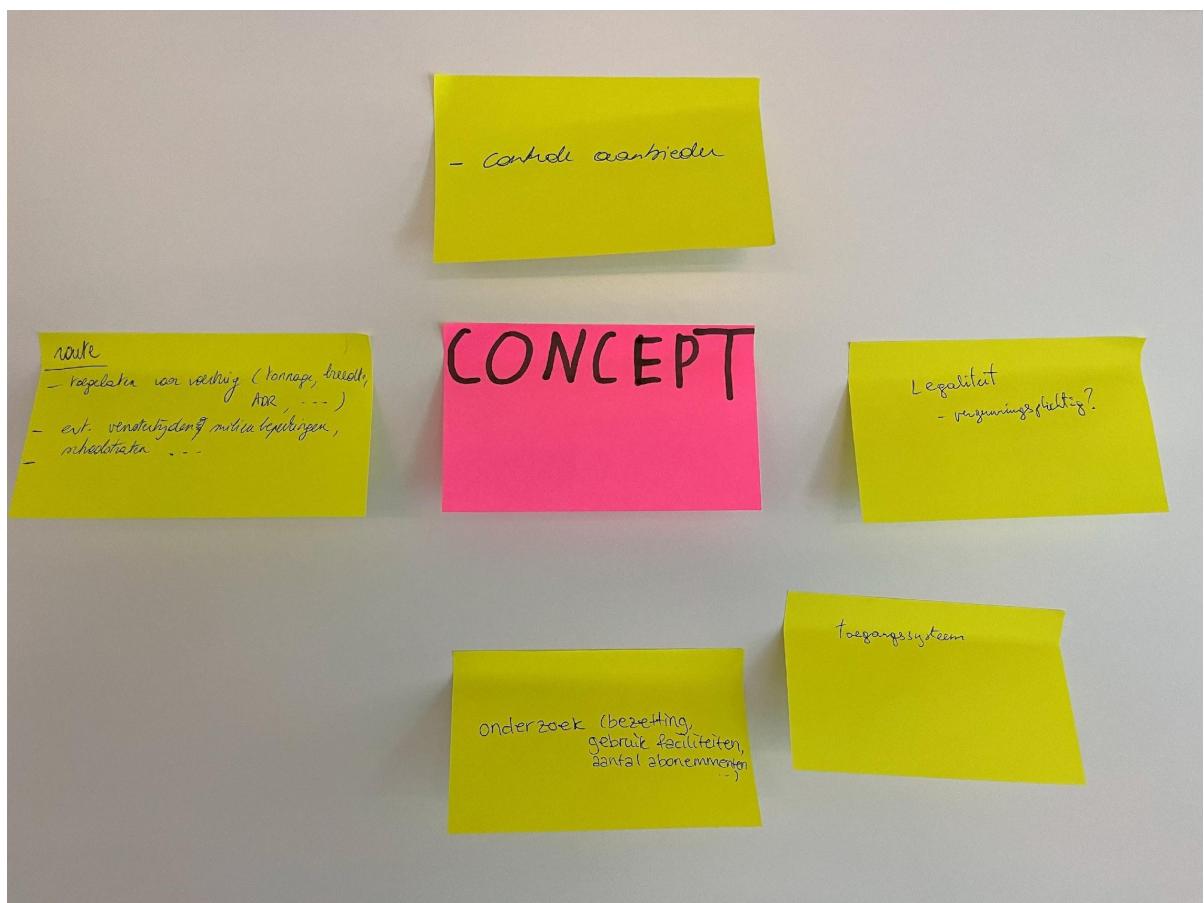
Als terreinbeheerder
wil ik weten
- of mijn inspanningen voor
vrachtwagenparkeren + service
ten goede komen aan de
eigen bedrijven
(die betalen)

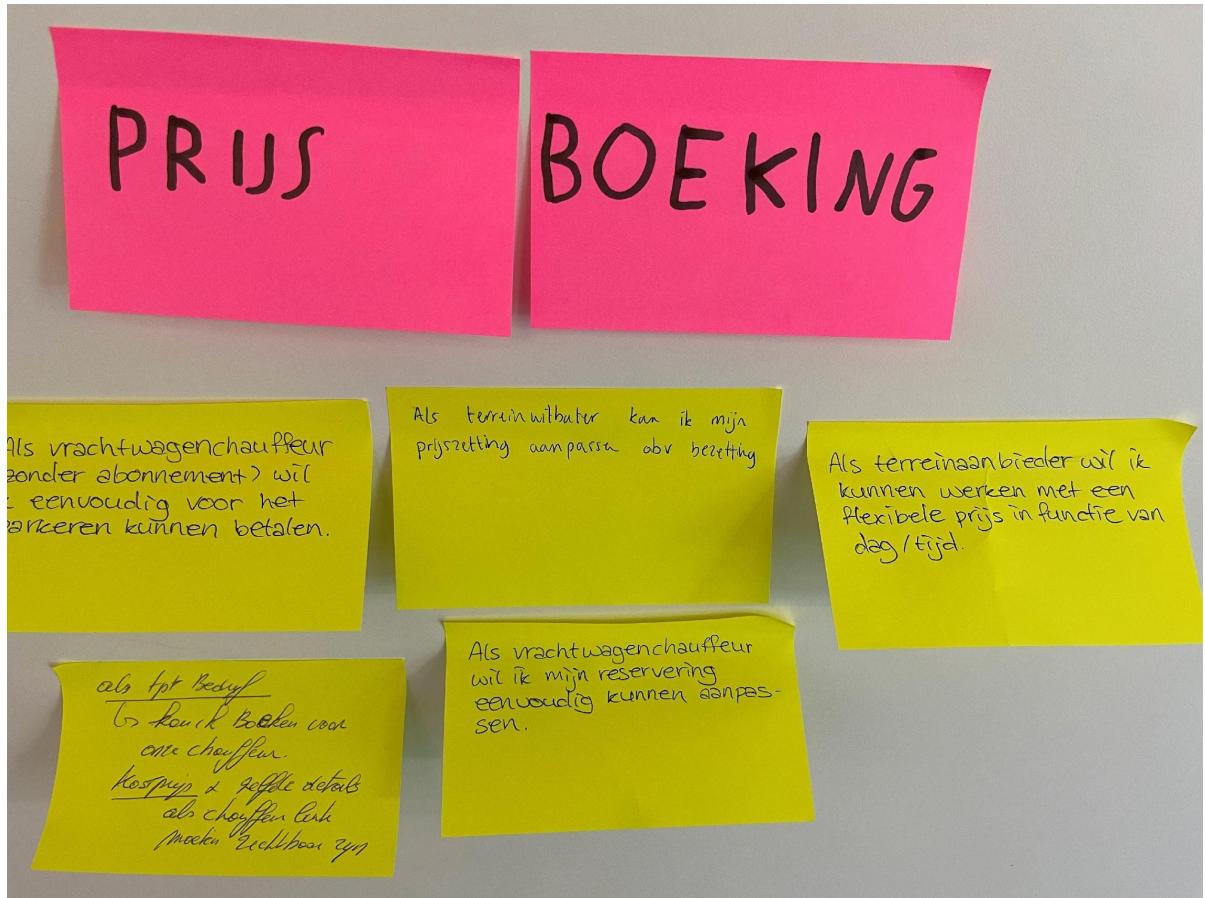
Als lokaal bestuur wil ik
weten wat het gebruik is ~~van~~
van de parking en zijn impact
op verkeer in de omgeving.

Als lokaal bestuur wil ik weten
waar vrachtwagens parkeren (en
wanneer ze een heel lang).

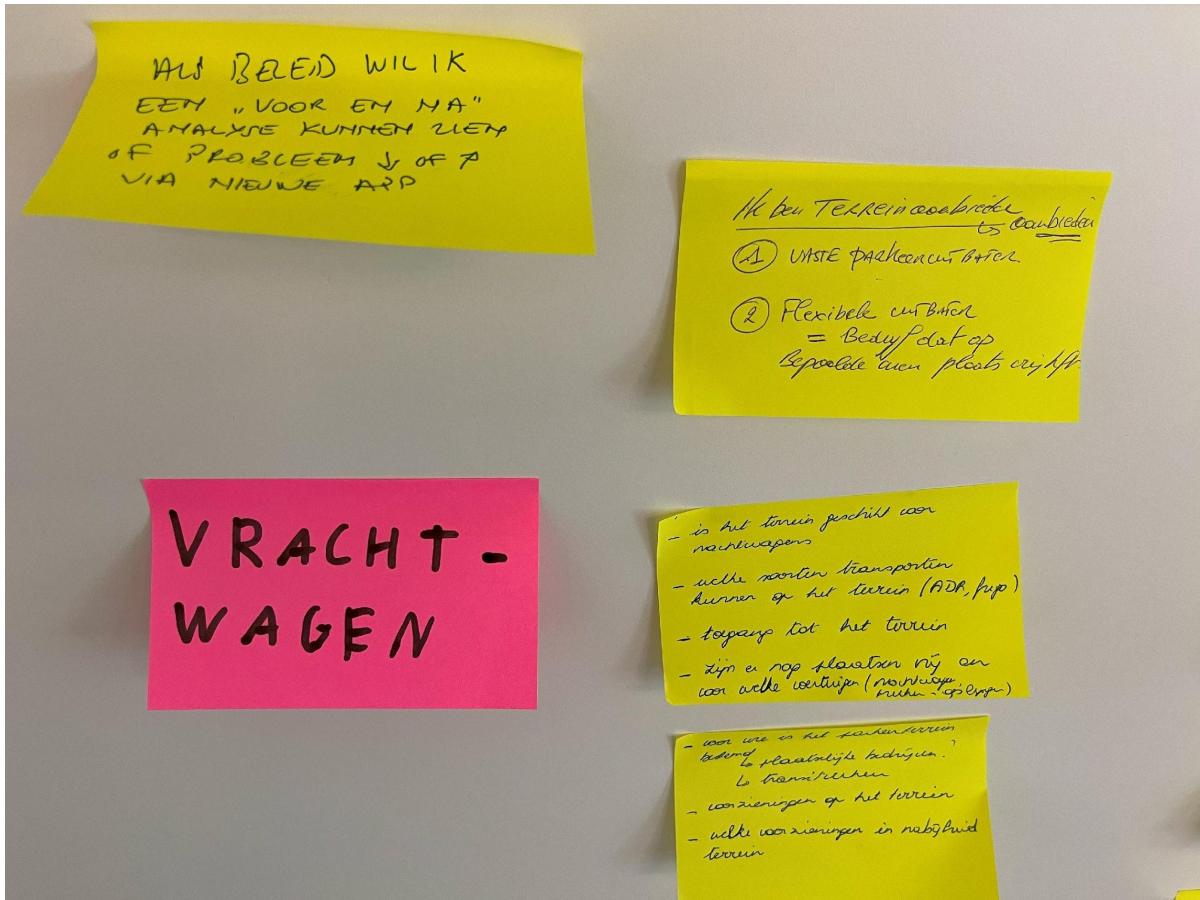


5.2 CONCEPTEN – MURAL









5.3 INSPIRATIE - MURAL

