

Verslag Thematische werkgroep 1
OSLO City Of Things Vrachtwagenparkeren

1 INHOUD

1 Inhoud	2
2 Praktische info	3
2.1 Aanwezigheden	3
2.2 Agenda thematische werkgroep 1	3
3 Inleiding	4
3.1 aanleiding en context	4
3.2 Linked Data & OSLO	5
3.3 Samenvatting van de business werkgroep	5
3.4 Introductie tot UML	8
3.5 Bestaande modellen	9
4 Sneuvelmodel	9
4.1 Sofie heeft een bedrijventerrein met faciliteiten die geschikt is voor vrachtwagenparkeren, ze zou deze graag ter beschikking stellen.	9
4.2 Jens heeft een logistiek bedrijf en wil graag zijn truckers voorzien van een vrachtwagenparking tijdens het weekend.	11
4.2.1 Jens wil zijn truckers langs een weg sturen waar >3,5 ton is toegelaten.	11
4.2.2 Jens heeft een logistiek bedrijf en wil graag zijn truckers voorzien van een vrachtwagenparking tijdens het weekend.	12
4.2.3 Jens voorziet een parkeerplaats voor zijn truckers.	13
4.3 Het model in zijn geheel	15
5 Volgende stappen	16

2 PRAKTISCHE INFO

- Datum: 24/10/2023, 13u00 - 16u00
- Locatie: IGEMO, Schoutestraat 2, Mechelen

2.1 AANWEZIGHEDEN

- Digitaal Vlaanderen:
 - Lorenzo Vylders
 - Joren Verleyen
- FEBETRA
 - Isabelle De Maegt
- IGEMO
 - Felipe Garcia Del Pino
 - Pieter Dresselaers
- Intrabel NV
 - Gert Bellekens

2.2 AGENDA THEMATISCHE WERKGROEP 1

13u05 - 13u10	Welkom en agenda
13u10 - 13u15	Aanleiding en context
13u15 - 13u25	Linked Data & OSLO
13u25 - 13u35	Samenvatting vorige werkgroep
13u40 - 13u55	UML
13u55 - 14u05	Onze aanpak
14u05-14u15	Pauze
14u15 - 15u45	Sneuvemodel adhv bestaande use cases

15u45 - 16u00	Q&A en volgende stappen
---------------	-------------------------

3 INLEIDING

3.1 AANLEIDING EN CONTEXT

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 vrachtvoertuigen 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 er 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.

Voor verdere informatie verwijzen we graag naar slides 7 - 17.

3.2 LINKED DATA & OSLO

Tegenwoordig zijn er veel verschillende manieren waarop data uitgewisseld kan worden. Vanuit Digitaal Vlaanderen is er een initiatief gekomen om de manier waarop deze uitgewisseld wordt te standaardiseren. Door afspraken te maken omtrent deze data en de uitwisseling ervan worden er schaalvoordelen gecreëerd. OSLO specifiek helpt hierin door in te zetten op de semantische en technische interoperabiliteit. Door deze semantische afspraken wordt inconsistentie tijdens data-uitwisseling vermeden.

Deze datastandaarden, die zowel een applicatieprofiel als een vocabularium bevatten, worden ontwikkeld in samenwerking met onder andere de Europese Commissie, federale partners maar ook private partners. Momenteel zijn er 132 erkende standaarden, 35 kandidaat-standaarden en 34 standaarden in ontwikkeling. Deze standaarden zijn gevormd/krijgen vorm door middel van de proces -en methode van OSLO.

We verwijzen naar slides 18-23 voor meer informatie.

3.3 SAMENVATTING VAN DE BUSINESS WERKGROEP

Tijdens de business werkgroep werd OSLO geïntroduceerd en hebben we verschillende brainstorm oefeningen gedaan om specifieke use cases te identificeren rond het thema Vrachtwagenparkeren. Vanuit deze use cases werden dan verschillende data concepten gecapteerd. Deze werden dan op hun beurt gekoppeld aan bestaande datamodellen. Op basis van die input zal er een semantisch framework ontwikkeld worden voor data-uitwisseling rond “vrachtwagenparkeren”. Concreet zullen de use cases uit de business werkgroep de basis vormen, gealigneerd met bestaande standaarden en uitgebreid met nieuwe concepten waar nodig.

Hiervoor verwijzen we graag naar slide 25.

Wat hebben we gedaan in de vorige werkgroep?



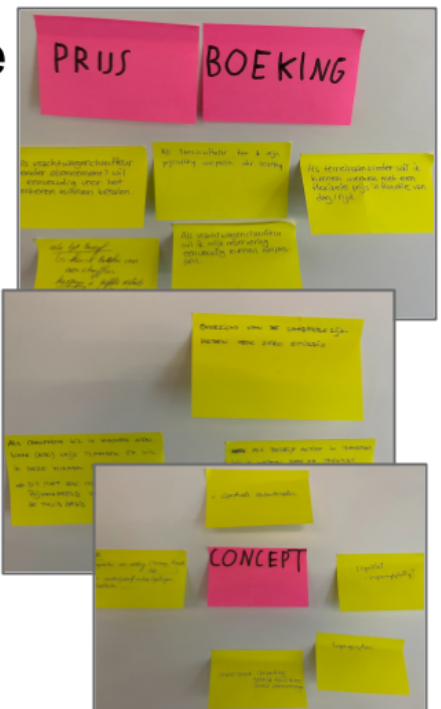
OSLO/VLOCA introductie

- Semantische interoperabiliteit
- Technische interoperabiliteit
- Uitwisselen van data
- Hergebruiken van data



Brainstorm oefeningen

- Wat zijn de verschillende use cases?
- Welke data concepten kunnen we captureren uit deze use cases?
- Welke bestaande standaarden of informatiemodellen bestaan reeds waarop we kunnen verder werken?



Enkele use cases uit de business werkgroep:

- Als vrachtwagenchauffeur kan ik een profiel aanmaken waarbij ik persoonlijke data, zoals nationaliteit en kenteken kan aanduiden en waarbij ik een betaalmethode kan instellen.
- 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 lokaal bestuur verkrijg ik inzicht in het vrachtwagenparkeren in de regio, ondersteund door cijfers.
- ...

Voor meer voorbeelden verwijzen we graag naar slides 27.

Verder werden de dataconcepten die gecapteerd zijn uit de vorige werkgroep, gegroepeerd op basis van hun scope. Deze dataconcepten werden onderverdeeld in één van de volgende categorieën: binnen scope, buiten scope of feature/implementatie. Alles wat binnen scope wordt gezien, zijn elementen die opgenomen zijn binnen het model. De elementen die buiten scope vallen zijn dingen die niet worden opgenomen in het model. Dit om het model niet onnodig uit te breiden en bij de kern van het verhaal te blijven. Dingen opgenomen onder implementatie worden niet tot het model gerekend, maar zijn wel van belang bij het gebruik van het model.

Vanuit de leden van de werkgroep kwamen ook enkele vragen naar boven:

Vraag: Indien de goederen gekoeld moeten worden, wordt dit dan bij de klasse vrachtwagen gerekend?

Antwoord: Dit zou verbonden kunnen worden aan risico's verbonden aan goederen, wat wel binnen scope ligt. Dit aangezien dat koelvrachtwagens een aparte Parkeerplaats voorzien krijgen en deze ook een externe stroombron toegekend krijgen. Wat niet onder goederen wordt verstaan zijn de specifieke afmetingen of de leverancier/maker van de goederen. Of het transport al dan niet gekoeld is, is wel relevant om mee te nemen maar dit wordt niet omvat door een beschrijving van de goederen.

Vraag: Wegenwerken en evenementen waren normaal gezien toch wel opgenomen binnen het model. Hoe komt het dat deze buiten scope staan?

Antwoord: Wegenwerken en evenementen die voor een omleiding zouden kunnen zorgen zitten verwerkt in het model. Wat niet binnen het model wordt gerekend zijn specifieke beschrijvingen van wat de wegenwerken juist inhouden.

Vraag: Vergunningen zijn een middel van gemeenten om te gebruiken. Waarom horen deze niet bij het model? Indien er bepaalde voertuigen, zoals een vrachtwagen met ADR, op uw terrein staan, moet er dan bijvoorbeeld geen ander type verharding aangelegd worden.

Antwoord: Het parkeren van vrachtwagens is enkel mogelijk indien dit in uw vergunning staat. Indien een vergunning aangevraagd moet worden, kan het wel relevant zijn deze in het model op te nemen. Indien een bedrijf een vrachtwagenparking wilt aanleggen, gaan zij zelf het dossier moeten samenstellen waar de aanvraag voor een vergunning(en) bevat zit(ten). Als bedrijf dat een terrein wilt aanleggen is het hun taak om na te gaan welke verharding het beste is om te gebruiken. Er kan verondersteld worden dat als er een terrein bedoeld voor het stallen van vrachtwagens gebouwd is, dat de vergunning daarvoor ook in orde is.

Vraag: Er wordt gekeken naar bestaande standaarden. Hoe wordt er gekeken naar applicaties zoals Travis? Wordt er vanuit OSLO een account gemaakt op deze applicaties om na te gaan wat er allemaal aanwezig is in deze applicaties?

Antwoord: Idealiter wordt er met mensen van deze applicaties samengezeten om via hen te vernemen welke data er allemaal gecapteerd wordt. Indien er toch geen meeting met hen georganiseerd kan worden zou er inderdaad een account aangemaakt worden of documentatie gezocht worden.

3.4 INTRODUCTIE TOT UML

UML (Unified Modelling Language) is een modelleertaal om de OSLO-modellen op een gestandaardiseerde manier weer te geven. Aan de hand van het voorbeeld “Adoptie van een dier uit het asiel door een persoon” worden de basisconcepten van deze taal zichtbaar.

- **Concept/Klasse:** Dit is een constructie die dingen vertegenwoordigt in de reële en/of in ons geval de informatiewereld. Dit kan bijvoorbeeld een persoon, een organisatie of een begrip zoals ‘gezondheid’ zijn. Elke klasse is een groep van objecten met dezelfde kenmerken.
- **Relaties**
 - **Associatie:** Een associatie is een koppeling tussen twee klassen en geeft aan wat de relatie is tussen die twee klassen. Zo heeft de klasse Persoon een Adres, maar heeft ook Asiel een Adres.
 - **Generalisatie:** Een generalisatie betekent het gebruiken van een concept dat een veralgemening is van een ander concept. Een generalisatie wordt aangeduid met een pijltje van een oorspronkelijk concept, namelijk de subklasse, in de richting van het algemeen concept, ook wel de superklasse genoemd.
 - **Aggregatie:** De concepten die een aggregatie met elkaar verbindt zijn in principe evenwaardig. In dit voorbeeld is er een beperkte relatie tussen de verschillende concepten. Zo is het Asiel gehuisvest in een Gebouw en heeft deze ook een Vergunning. Door deze klassen samen bestaat het asiel. We spreken van een zwakke relatie als het onderdeel verder kan blijven bestaan als het geheel wegvalt. Als het asiel wegvalt kan het gebouw uiteraard blijven bestaan. We spreken van een sterke relatie als de onderdelen verdwijnen als het geheel verdwijnt.
- **Kardinaliteit:** Via kardinaliteit kunnen de relaties tussen verschillende klassen extra duiding krijgen. Deze relaties hebben namelijk een bepaalde verstandhouding tegenover elkaar. Uit de kardinaliteit moet blijken hoeveel van de ene klasse er deel kunnen uitmaken van een andere klasse. Dit wordt dan toegepast op alle relaties tussen de klassen. Zo kan in dit voorbeeld een Dier opgevangen worden door 0 of 1 Asiel en kan een Asiel 0 tot meerdere Adressen hebben.
- **Attributen:** Een attribuut is een kenmerk van een klasse in een bepaalde dimensie, zoals bijvoorbeeld de naam van een persoon of de geboortedatum van een dier.

Graag verwijzen we hiervoor naar slides 31 - 40.

Vanuit de leden van de werkgroep kwam er ook een vraag:

Vraag: Wat heeft UML precies met het parkeren van vrachtwagens te maken?

Antwoord: Om het model vorm te geven, moet alle beschikbare data gecapteerd worden. Indien dit op een overzichtelijke manier gebeurt, kunnen de gegeven concepten omgezet worden naar een makkelijk leesbare html pagina. Hier worden alle klassen uitgebreid weergegeven met onder andere hun definitie, eigenschappen en relaties. Zo wordt er een uniform en eenduidig beeld

geschept van alle elementen die in het model aanwezig zijn.

3.5 BESTAANDE MODELLEN

Naast de hierboven besproken use cases en concepten uit de business werkgroep, werden een aantal bestaande standaarden en bronnen gebruikt als inspiratie voor het sneuvelmodel. Onder meer:

- [OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod](#)
- [OSLO Vervoersknooppunten](#)
- [OSLO Verkeersmetingen](#)
- [Mobivoc](#)
- [Travis](#)
- [Snap](#)
- [Truckmeister](#)
- [TLNplanner](#)
- [Steero](#)

We verwijzen graag naar slides 44 - 47 hiervoor.

4 SNEUVELMODEL

Het sneuvelmodel werd gedurende de werkgroep opgebouwd aan de hand van verschillende storylines. Deze worden hieronder besproken in 4.1 en 4.2. Een overzicht van het volledige sneuvelmodel is terug te vinden in sectie 4.3. In het verslag gaan we dieper in op de hoofdklassen van het sneuvelmodel en de feedback/vragen die tijdens de thematische werkgroep werden gegeven/gesteld.

4.1 SOFIE HEEFT EEN BEDRIJVENTERREIN MET FACILITEITEN DIE GESCHIKT IS VOOR VRACHTWAGENPARKEREN, ZE ZOU DEZE GRAAG TER BESCHIKKING STELLEN.

Om deze storyline te verduidelijken, wordt gebruik gemaakt van vijf klassen. De vijf klassen die via deze storyline besproken worden, zijn **Aanbieder**, **Mobiliteitsdienst**, **AanvullendeDienst**, **Parkeerplaats** en **Parkeerfaciliteit**.

De klasse **Aanbieder** wordt gedefinieerd als een **Geregistreeerde Organisatie** die **Mobiliteitsdiensten** aanbiedt. Onder **Aanbieder** kan zowel een privé -of overheidsorganisatie verstaan worden. Om deze klasse te definiëren werd de definitie van OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod hergebruikt.

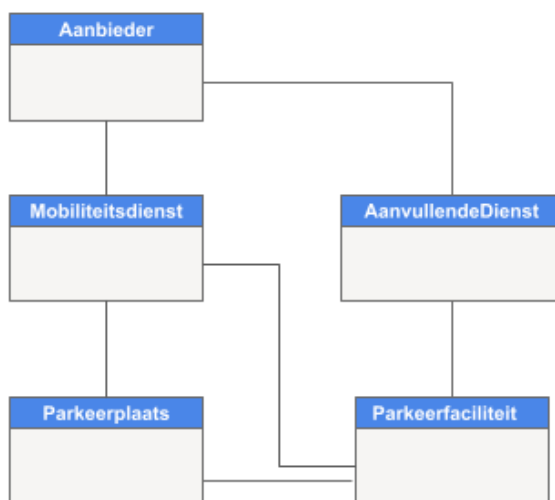
Een **Mobiliteitsdienst** voorziet in de dienstverlening die verplaatsingen van personen en/of goederen tussen locaties mogelijk maakt. Ook de definitie van deze klasse is hergebruikt van OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod.

Een **Aanvullendedienst** is degene die een aanvulling biedt op andere diensten of deze ondersteunt. De definitie van deze klasse daarentegen is hergebruikt van OSLO Vervoersknooppunten.

De definitie van **Parkeerplaats** kan ook teruggevonden worden in OSLO Vervoersknooppunten en wordt gedefinieerd als een plaats die voorzien is om één voertuig te parkeren.

Als laatste wordt onder **Parkeergefaciliteit** een faciliteit dat gebruikt wordt om voertuigen te parkeren verstaan. De definitie van de laatste klasse van deze storyline kan teruggevonden worden in Mobivoc.

Voor meer informatie verwijzen we graag naar slides 53 - 55.



Vanuit de leden van de werkgroep kwamen enkele opmerkingen naar boven:

Binnen Parkeergefaciliteit moeten er verschillende zaken zeker als attribuut aan bod komen. Één daarvan is bijvoorbeeld de mate van beveiliging die zich binnen/rond de Parkeergefaciliteit bevindt. Zo kan er vermeld worden of de Parkeergefaciliteit al dan niet omheind is. Een ander voorbeeld, dat zowel kan slaan op binnen als rond de Parkeergefaciliteit, is de aanwezigheid van camera's. Voor te kijken naar het beveiligingsniveau kan er gekeken worden naar een Europese service genaamd [Esporg](#)

Iets anders dat ook belangrijk is om mee te geven als attribuut zijn de openingsuren. Sommige parkeerterreinen zijn maar beperkt open, terwijl andere misschien 24/7 toegankelijk zijn, al dan niet met een code.

Als laatste puntje rond Parkeerfaciliteit werd er vanuit de werkgroep ook toegevoegd dat er geweten moet zijn of een overnachting toegestaan is. Zo kunnen sommige Parkeerfaciliteiten enkel het leveren/ophalen van trailers toelaten.

Rond Aanvullende dienst zijn er ook enkele opmerkingen gekomen omtrent eventuele attributen. Zo kan het handig zijn om mee te geven of er een wc/douche/wasmachine aanwezig is dat gebruikt kan worden. Deze kunnen dan ook bepaalde openingsuren hebben gelinkt aan elke individuele Aanvullende dienst. Ook het vermelden van de aanwezigheid van fietsen die gebruikt kunnen worden kan een meerwaarde bieden. Dit is op vele websites/applicaties nog niet mogelijk om aan te geven.

Naar de toekomst gericht, zou het ook mogelijk moeten zijn om te vermelden of er speciale plaatsen voorzien zijn voor elektrische vrachtwagens. De aanwezigheid van laadpalen kan voor de Aanbieder een voordeel geven indien dit doorgegeven kan worden.

Vanuit de leden van de werkgroep kwamen ook enkele vragen naar boven:

Vraag: Is het relevant of een vrachtwagen al dan niet ADR is op basis van Parkeerfaciliteit of eerder op het niveau van Parkeerplaats?

Antwoord: Dit zou best zijn om individueel per parkeerplaats te definiëren. Er kunnen parkeerfaciliteiten zijn waarbij dit toegestaan is op elke Parkeerplaats, maar er kunnen ook Parkeerfaciliteiten zijn waar er een onderscheid gemaakt wordt tussen verschillende Parkeerplaatsen.

4.2 JENS HEEFT EEN LOGISTIEK BEDRIJF EN WIL GRAAG ZIJN TRUCKERS VOORZIEN VAN EEN VRACHTWAGENPARKING TIJDENS HET WEEKEND.

Om deze storyline te verduidelijken, is de storyline verder opgesplitst in kleinere delen. Per deel zullen verschillende klassen besproken worden om zo de gehele storyline in kaart te brengen. Het eerste deel van deze storyline is als volgt:

4.2.1 Jens wil zijn truckers langs een weg sturen waar >3,5 ton is toegelaten.

Om dit deel van de storyline te verduidelijken zijn er vier klassen gedefinieerd. Deze klassen zijn **Reis**, **Route**, **Routeplanner** en **Routesegment**. Al de definities van deze klassen zijn overgenomen van eenzelfde standaard, namelijk van OSLO Mobiliteit: Trips & Aanbod.

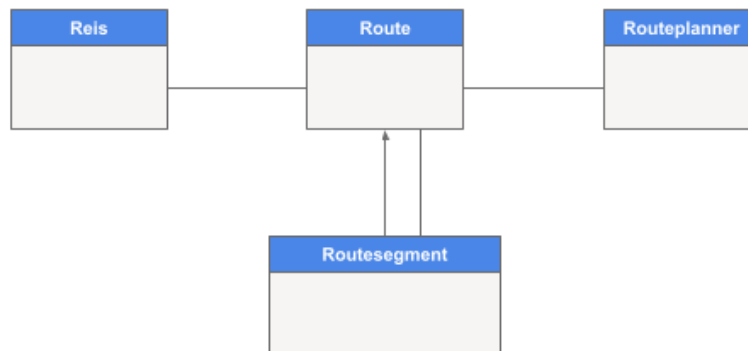
Onder **Reis** wordt de verplaatsing van een **Bestuurder** van de ene locatie naar de andere locatie verstaan.

Route kan gedefinieerd worden als een mogelijke, gekozen of afgelegde weg tussen twee locaties. Deze twee locaties kunnen dan gezien worden als vertrekpunt en aankomstpunt.

Routesegment op zijn beurt staat voor een deel van een **Route** dat wordt afgelegd met hetzelfde vervoermiddel. Zo kan een **Routesegment** de gehele **Route** omvatten indien deze door eenzelfde vervoermiddel werd afgelegd.

Als laatste staat **Routeplanner** voor de software waarmee de **Route** van een **Reis** kan worden berekend. Voorbeelden hiervan zijn onder andere applicaties genaamd CargoApps en Truckplanner.

Graag verwijzen we hiervoor naar slides 58 & 59.



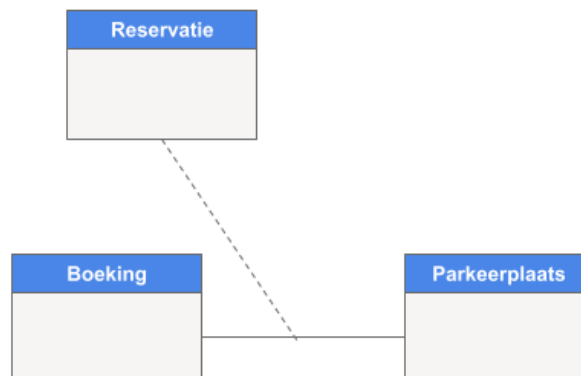
4.2.2 Jens heeft een logistiek bedrijf en wil graag zijn truckers voorzien van een vrachtwagenparking tijdens het weekend.

Dit deel van de storyline bevat opnieuw drie klassen, waarvan er één hiervoor al besproken werd (**Parkeerplaats**). De twee nog niet besproken klassen zijn **Boeking** en **Reservatie**.

Een **Boeking** is het vastleggen van een **Parkeerplaats** door aankoop van een **Vervoersbewijs** en/of het reserveren van een **Resource**. Voor de definitie van deze klasse werd er gekeken naar OSLO Mobiliteit Trips & Aanbod.

Als tweede wordt **Reservatie** gedefinieerd als de kenmerken van de **Reservatie** van een **Resource** bij een **Boeking**. Opnieuw werd deze definitie overgenomen uit OSLO Mobiliteit Trips & Aanbod.

Verdere informatie kan teruggevonden worden op slide 60.



4.2.3 Jens voorziet een parkeerplaats voor zijn truckers.

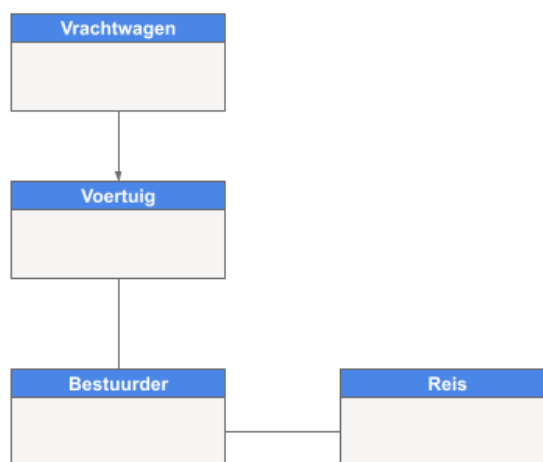
Als laatste deel van de storyline komen er nog vier klassen aan bod, waarvan ook hier al één eerder besproken is geweest (Reis). De overige drie storylines zijn Bestuurder, Voertuig en Vrachtwagen.

Onder Bestuurder wordt een persoon die een Reis onderneemt of wil ondernemen met een Voertuig verstaan. De definitie van Bestuurder kan wederom verhaald worden op de definitie afkomstig uit OSLO Mobiliteit Trips & Aanbod.

Voertuig kan gedefinieerd worden als een middel om personen of goederen te vervoeren. Voor de definitie van Voertuig werd er gekeken naar OSLO Verkeersmetingen.

De laatste klasse, Vrachtwagen, wordt gezien als een motorvoertuig met een toegestane maximummassa van >3,5 ton dat als doel heeft het vervoeren van goederen. Deze klasse is nog niet eerder gedefinieerd geweest in een ander datamodel.

Voor meer informatie verwijzen we naar slide 61.



Vanuit de leden van de werkgroep kwamen enkele opmerkingen naar boven:

Reservatie gebeurt op basis van een aankomstuur of met contracten voor bepaalde duur, zoals bijvoorbeeld maandelijks. Indien er geboekt wordt op basis van een aankomstuur, moet er rekening gehouden worden met de verplichte rij-rusttijd vooraleer zij opnieuw mogen vertrekken. Er is geen probleem indien een chauffeur pas later dan zijn geboekte uur toekomt, maar dan schuift het vertrek uur van deze chauffeur wel op. Hierbij wordt er ook geen specifieke Parkeerplaats geboekt, maar kunnen chauffeurs staan waar ze willen wanneer ze toekomen op de Parkeerfaciliteit. Deze manier van boeken heeft echter het probleem dat als alle Parkeerplaatsen volzet zijn en er één Boeking uitloopt, dat de chauffeur die de volgende Boeking had niet op zijn Parkeerplaats terecht kan. Om dit scenario te vermijden wordt voor deze manier van boeken een oplossing gezocht tegen de volgende werkgroep.

Wat ook belangrijk is om mee te geven met een Boeking is de ingang van de Parkeerfaciliteit. Aangezien er maar maximaal twee wegwijzers gezet mogen worden naar de Parkeerfaciliteit is dit van belang om te vermelden, zodat chauffeurs bijvoorbeeld woonwijken kunnen vermijden.

Vanuit de leden van de werkgroep kwamen ook enkele vragen naar boven:

Vraag: Wat zijn elementen die we kunnen verstaan onder Routeplanner?

Antwoord: Bij een Routeplanner zouden kenmerken weergegeven moeten worden over onder andere het al dan niet aanwezig zijn van wegenwerken op de Route. Ook zou er op de Routeplanner een mogelijkheid moeten zijn om aan te kunnen duiden of er al dan niet Routesegmenten op de Route zijn waar voertuigen boven 3,5 ton niet toegelaten zijn.

Vraag: Is het voor deze use case niet belangrijker voor de chauffeur om te weten waar hij/zij zou staan?

Antwoord: Dit wordt duidelijk gemaakt tijdens het tweede deel van deze storyline. Vanaf er een Boeking plaatsvindt, zal er ook een Reservatie plaatsvinden. In die klasse Reservatie zou dan de beschikbaarheid van de Parkeerplaats, samen met de mogelijkheid tot het geven van feedback en wie de Reservatie maakt kunnen zitten.

Vraag: Moet er nog een abstractie gemaakt worden tussen Vrachtwagen en lading? Een Vrachtwagen heeft namelijk niet altijd een lading.

Antwoord: Voor de aanbieder van het parkeerterrein maakt het niet uit of er al dan niet een lading in de Vrachtwagen zit. Een belangrijker aspect voor de chauffeur is de beveiliging van het terrein, zeker indien het om een kostbare lading zou gaan. Dit gaat dan wel eerder over de Parkeerfaciliteit en minder over de Vrachtwagen zelf. Indien een chauffeur een kostbare lading heeft kan die wel op voorhand bellen en vragen of er een Parkeerplaats beschikbaar kan gehouden worden waar camerabewaking bijvoorbeeld optimaal is. Een manier om deze kwestie te vergemakkelijken kan zijn om een mogelijkheid te hebben om dit aan te geven tijdens de Boeking van een Parkeerplaats.

Vraag: Naast Vrachtwagen zijn er nog andere Voertuigen die relevant kunnen zijn. Hoe breed moet dit bekeken worden?

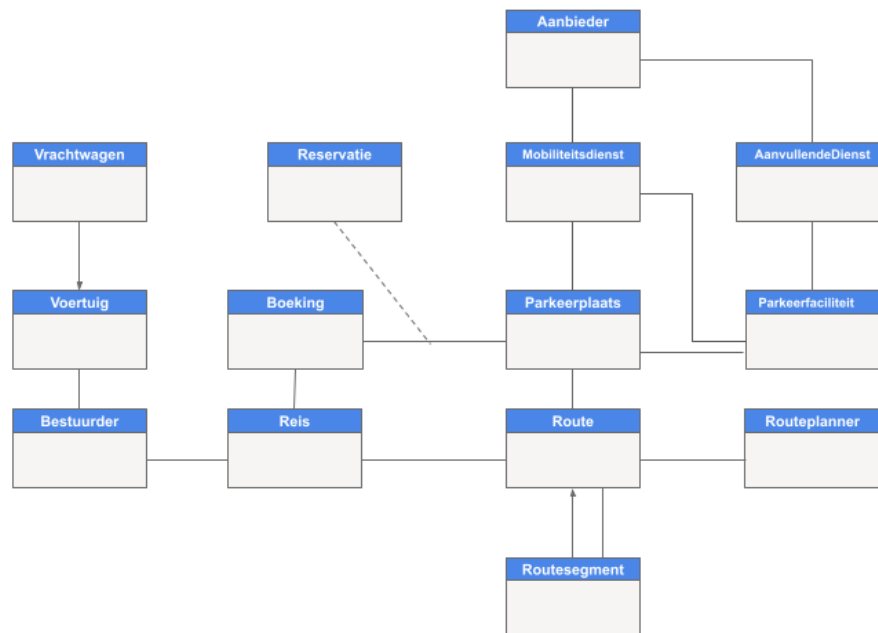
Antwoord: In principe maakt het niet uit wie er op een Parkeerplaats komt te staan. Indien er een onderscheid gemaakt is tussen de grootte van de Parkeerplaatsen kan er wel gekeken worden om een onderscheid te maken welke Vrachtwagens (bijvoorbeeld met of zonder oplegger) waar kunnen parkeren. Dit resulteert uiteraard in een prijsverschil tussen de Parkeerplaatsen van verschillende groottes. Voorlopig wordt hier nog geen rekening mee gehouden. Dit model kan daarom ook doorgetrokken worden naar campers en bussen om zich te kunnen parkeren. Indien dit doorgetrokken wordt, is er een mogelijkheid om dit in een Boeking op te nemen welk type Voertuig er zou willen reserveren.

4.3 HET MODEL IN ZIJN GEHEEL

Hieronder is het volledige model nog eens terug te vinden. Met de feedback verkregen tijdens deze eerste thematische werkgroep zullen aanpassingen doorgevoerd worden om zo tot een eerste concrete model te komen.

Het gehele model kan ook teruggevonden worden op slide 63.

Sneuvemodel



Bij het gehele model zijn er vanuit de werkgroep ook nog enkele vragen gekomen:

Vraag: Moet er binnen het model een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende doelgroepen (transport, laden & lossen, opleggers en lokale chauffeurs)?

Antwoord: Per gemeente en/of regio zijn er wel verschillen in welke Voertuigen er staan. Hier wordt echter geen rekening mee gehouden langs de kant van de Aanbieders, aangezien de prijs voor een Parkeerplaats hetzelfde is.

5 VOLGENDE STAPPEN

Vooraleer de volgende stappen besproken werden, zijn er nog een aantal vragen vanuit de werkgroep gekomen:

Vraag: Wie voorziet de kardinaliteiten?

Antwoord: Die worden voorzien door Digitaal Vlaanderen. Het volgende model dat voorgesteld zal worden zal de kardinaliteiten en attributen bevatten. Een volwaardig model met attributen en kardinaliteiten dat gepubliceerd is op [data.vlaanderen](https://data.vlaanderen.be) waar ook de definities en dergelijke instaan is ook het einddoel van de werkgroepen. Hierna kan het model afgestemd worden met echte data door middel van een publieke review

Vraag: Is het mogelijk om attributen aan een klasse toe te voegen die uit een ander model komt?

Antwoord: Dit zou moeten bekeken worden met de standaard van waar de klasse komt maar dit zou zeker moeten lukken.

Vraag: Kan er in bijvoorbeeld januari al een proof of concept gemaakt worden? Dit zou dan wel voor de publieke review plaatsvinden.

Antwoord: Dit is zeker geen probleem om te organiseren. Het zou zelfs misschien voordeliger kunnen zijn om dit op deze manier te testen.

Vraag: Wat zou er voorgelegd worden in de volgende thematische werkgroep?

Antwoord: Via verschillende werkgroepen wordt het model geïtereerd, op basis van jullie feedback, om zo tot een finaal model te komen dat naar de publieke review kan gaan.

In volgende sectie worden de volgende stappen opgelijst 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.

Hiervoor verwijzen we graag naar slides 67 - 69.

Feedback over het model alsook de werkvorm kan steeds bezorgd worden via volgende e-mailadressen: Het OSLO team:

- digitaal.vlaanderen@vlaanderen.be
- laurens.vercauteren@vlaanderen.be
- jef.lieken@vlaanderen.be
- lorenzo.vylders@vlaanderen.be

Of rechtstreeks via GitHub door het loggen van issues:

<https://github.com/Informatievlaanderen/OSLOthema-vrachtwagenParkeren>

Feedback & Samenwerking OSLO



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

- digitaal.vlaanderen@vlaanderen.be
- laurens.vercauteren@vlaanderen.be
- jef.lieken@vlaanderen.be
- lorenzo.vylders@vlaanderen.be



Feedback/input kan gegeven worden via GitHub:

[Informatievlaanderen/OSLOthema-vrachtwagenParkeeren \(github.com\)](https://github.com/Informatievlaanderen/OSLOthema-vrachtwagenParkeeren)

Via het aanmaken van **issues**