

# /// OSLO Mobiliteit - Thematische workshop 1

Datum: 09/10/2019

Locatie: Herman Teirlinckgebouw, Brussel

## AANWEZIGEN

- Informatie Vlaanderen
  - Raf Buyle
  - Michiel De Keyzer
  - Dimitri Schepers
  - Bert Van Nuffelen
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
  - Odette Buntinx
  - Jeroen Nyckees
  - Dirk Peeters
- Agentschap Wegen en Verkeer
  - Joachim Dero
  - Yanick Van Hoeymissen
- Departement Omgeving
  - Luk Mutsaerts
- Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
  - Annelies Van den Broue
- Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
  - Hans Buschop
- UGent
  - Pieter Colpaert
  - Tom Storme
- ITS
  - Peter Van der Perre
- Stad Antwerpen
  - Stijn Vernailen
- De Lijn
  - Paul Theyskens
- Taxistop VZW
  - Edward Demoor

## AGENDA VAN DE WORKSHOP

Uur	Wat?
9u00 - 9u10	Inleiding
9u10 - 9u50	Terugblik business workshop
9u50 - 11u50	Brainstormsessie
11u50 - 12u00	Volgende stappen

### DEEL 1: INLEIDING

*In dit deel werd het traject kort ingeleid. Eerst werd kort OSLO toegelicht en vervolgens werd uitgelegd hoe dit OSLO-model past binnen het kader van het realiseren van het Decreet Basisbereikbaarheid.*

### DEEL 2: TERUGBLIK BUSINESS WORKSHOP

*In dit deel werd een overzicht gegeven van de output van de vorige workshop, i.e. de business workshop van 25 september 2019. De geconsolideerde use cases werden voorgesteld en besproken. Vervolgens werden ook al kort de belangrijkste concepten die naar boven waren gekomen tijdens de business workshop gepresenteerd.*

#### BESLISSINGEN EN OPMERKINGEN VAN DE WERKGROEP

- Use cases van de reiziger
  - Ook nazorg toevoegen (bv. klachtenbehandeling).
- Use cases van de aanbieder.
  - Er moeten een onderscheid worden gemaakt tussen use cases van de MaaS-aanbieder en van de transportaanbieder. De standaard van de MaaS-alliance kan hiervoor als input dienen.
  - “Infrastructuur” wordt best genuanceerd tot “dienstverlenende infrastructuur”.
- Use cases van de overheden en besturen
  - Informatie over het (gewenst) mobiliteitsgedrag is nodig om op basis daarvan de dienstverlening te kunnen afstemmen.
  - Toevoeging van de use case “op een neutrale manier kunnen informeren over het bestaande mobiliteitsaanbod.”
  - Verwijderen van de use case “mobiliteitsgedrag kunnen sturen.”
  - Verwijderen van de use case “Naleving van voorwaarden door mobiliteitsaanbieders kunnen controleren.”

## DEEL 3: BRAINSTORMSESSIE

*In dit deel werden de aanwezigen verdeeld in drie groepen, die ieder een concrete invulling van de use cases voor respectievelijk de reiziger, aanbieder en overheden bespraken. De groepen schoven door zodat ze op het einde van de sessie alle use cases hadden besproken. Het doel was om de belangrijkste concepten te achterhalen die nodig zijn om deze use cases te realiseren.*

### BESLISSINGEN EN OPMERKINGEN VAN DE WERKGROEP

#### Reiziger

- Een Reiziger
  - wil een Trip plannen van een Beginpunt tot een Eindpunt (eventueel met Tussenspuncten);
    - hij/zij krijgt hiervoor verschillende opties.
    - hij/zij kiest uiteindelijk een (of geen) optie.
  - heeft Beperkingen;
    - waaronder Transportmiddelen die hij/zij niet kan/wil nemen.
  - heeft een Profiel/Karakteristieken;
    - waaronder een voorkeur van Transportmiddelen.
  - bezit een Product (bv. een abonnement);
  - kan een Review geven over een Trip/Segment.
  - kan een Klacht indienen over een Trip/Segment.
- Een Trip
  - bestaat uit Segmenten;
  - heeft een prijs;
  - kan geboekt worden via een Boeking.
- Een Boeking
  - wordt bevestigd via een Betaling;
  - (of Betaling) leidt tot nul, één of meerdere Tickets.
- Een Ticket
  - kan een Gevalideerd Ticket worden.
- Een Segment
  - wordt uitgevoerd met één Transportmiddel;
  - gaat van 1 Locatie tot een andere Locatie;
  - pusht real time info die een Trip kan impacteren.
- Een Transportmiddel
  - kan een Vast Transportmiddel of een Flex en Deelsysteem zijn;
  - kan een vrij of verplicht Eindpunt hebben;
  - kan gereserveerd worden via een Reservatie.

Over de rol van Product bestaan nog veel onduidelijkheden en konden bijgevolg ook nog geen eenduidige conclusies gevormd worden. Een Product is immers de oude manier van denken; we spreken nu over mobiliteit als een Dienst(verlening). Desalniettemin bieden verschillende aanbieders producten aan (bv. een busticket, een treinabonnement etc.). Daarnaast stelt de werkgroep ook de vraag of een Ticket gelijkstaat een Product.

## Aanbieder

- Het concept Overheid toevoegen.
- Waar horen Abonnement en Ticket thuis in het model?
  - Een Abonnement is een Legal Contract.
  - Een Legal Contract is gelinkt aan Modi en aan Voorwaarden.
- Wat is de link tussen Dienstverlening en Product (*zie ook hierboven*)?
- Is een Voertuig hetzelfde als een Transportmiddel?
- Is er een verschil tussen Product en Transportmiddel?
- Het concept Infrastructuur (in het kader van afname) toevoegen.
  - Parking
  - Standplaats
  - Virtuele punten?
- Lifecycle van een specifiek transportmiddel (defect of werkend)  $\longleftrightarrow$  Beschikbaarheid
- Het concept Schade toevoegen?
- Het concept Notificatie toevoegen.
- Het concept Modi toevoegen?
- Het concept Aanbod valt uiteen in Abonnementen en Voertuigen.
- Aan Reiziger en Aanbieder zijn een Beoordeling gekoppeld.
- Eigenaar van de Transportmiddelen toevoegen.
  - Organisatie
    - Concessie
  - Natuurlijk persoon
- Ook informatie de effectief uitgevoerde Trip opvragen.
  - Om bottlenecks te kunnen identificeren.
- Informatie over gebruik van een transportmiddel
  - Lengte.
  - Frequentie.
- Beschikbaarheidsgraad
- Hoeveel Trips worden er per dag gedaan.
- Hoeveel Voertuigen/Transportmodi zijn er en wat is hun Status.
  - Beschikbaar.
  - Defect.
  - In onderhoud.
- Wat is het verschil tussen een Reis en een Trip?
- Contactgegevens van de Aanbieder capteren.

- Aan het Formeel Kader / Licentie hangen Voorwaarden.
  - Operating zone / No go.
  - Concentratiezones.
  - Drop-of zones.

## Overheden en besturen

- De overheid wil MaaS-werking voor iedereen tot stand brengen door ervoor te zorgen dat het (real-time) aanbod als open data (voor alle publieke en private transportmodi) beschikbaar wordt.
  - *Het eenduidig definiëren van “Mobility-as-Service” is bijgevolg noodzakelijk.*
- Het concept Toegankelijkheid dient toegevoegd te worden.
- Het concept Dynamische Omgevingsdata is te vaag.
  - Willen we dat in dit traject standaardiseren of is het niet eerder out of scope?
  - Best herformuleren in functie van Traject.
- Traject
  - Notificaties ontvangen voor en tijdens Traject.
  - Willen we de historiek modelleren?
  - Floating car data
- Formeel kader (Licentie)
  - Wat houdt dit precies in?
    - Uitbatingvoorwaarden
      - Nood om hiervan een overzicht te creëren.
    - Incentives / subsidiemaatregelen
    - Hoe lokale overheden sturen, bv. Lage-Emissie-Zone.
    - ??

## DEEL 4: VOLGENDE STAPPEN

Het projectteam gaat aan de slag met deze input en verwerkt deze informatie tot (1) generieke use cases en (2) een geïntegreerd model. Dit zal dan verder besproken worden op de tweede thematische workshop die zal plaatsvinden op **woensdag 23 oktober om 9u** in het VAC Antwerpen.

We hebben een Github-map aangemaakt waar nuttige bronnen (documenten, bestaande standaarden, taxonomieën enzovoort) voor dit traject gedeeld kunnen worden:

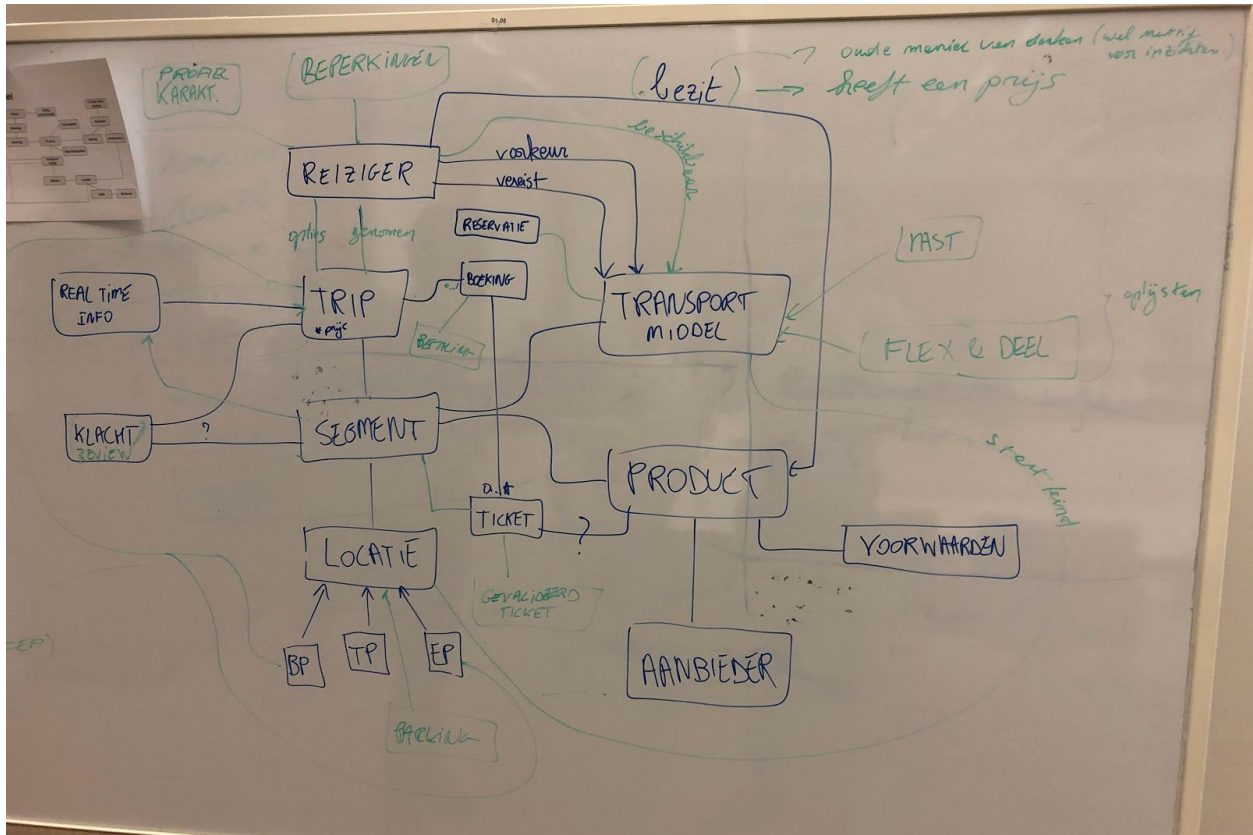
<https://github.com/Informatievlaanderen/OSLOthema-mobiliteit/tree/master/resources>.

Bronnen kunnen hieraan toegevoegd worden via een *pull request* of door deze te mailen naar het volgende mailadres: [informatie.vlaanderen@kb.vlaanderen.be](mailto:informatie.vlaanderen@kb.vlaanderen.be).

Feedback op dit verslag is zeker welkom en mag ook naar het bovenstaande adres gemaïld worden.

# APPENDIX

## REIZIGER



**AANBIEDER**

OVERHEID?

ABBONEMENT - TICKET

DIENST VERLENING ↔ PRODUCT

ACTOR

VOERTUIG = TRANSPORTMIDDEL

TRAJECT → TIJD?

INFRASTRUCTUUR i.h.k.v. ARMATIE

- PARKING
- STANDPLAAT
- VIRTUELE PUNTEN?

LIFECYCLE V/E PRODUCT

BESCHikbaarHEID

PLAATSEN

NOTIFICATIES

ROBUSTHEITS BODGET → FORNIEZ KAPTEL

→ LOOKWAARDEN

INFO OVER DOORVAARSIJZINK (ROUTING & SPEWETICAIN)

RETOUR à DAT A

- ↳ MOBILITEIT
- ↳ ALANTEN

EFFECTIEVE VITAVUENDK TRIP

- ↳ BOTTLINGCKS

INFO OVER GEBRUIK

- ↳ LENGTE
- ↳ FREED.

BESCHikbaarHEIDS GRAAD

# TRIPS PER DAG (n.v.a)

# VOERTUIGEN

STATUS

- ↳ BESCHikbaar
- ↳ DEFECT
- ↳ IN ONDERHOUD

REIS = TRIP (AL)

SEGMENT (LEGS)

FEEDBACK

CONTACTGEGEVENS

PROFIELINFO OVER DE GEBRUIKER

POSITIE

CICENT/LOOKWAARDEN

- OP. ZONE
- NO GO
- CONCENTRATIEPUNTES
- PRIF. OFI ZONES

WANNEN W OBT

RELATIE W OBT

MODI

SCHADE

ABBONEMENT

LEGAL CONTRACT

LA MODI

VOORWAARDEN

AAMPAD → AAB.

RECEIVER → VOERTUIGEN

EIGEN AAR VIO VOERTUIGEN

REIZ

PROVIDER

ORG. / V.P. PERSON

W. COLLECTIE



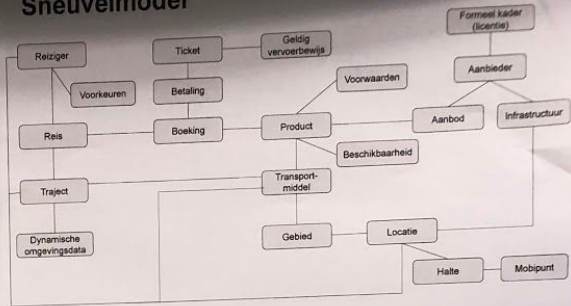
# OVERHEID

## Use case 3: overheid

1. Ik wil inzichten verwerven in het mobiliteitsgedrag van reizigers, alsook de zwakke en ontbrekende schakels daarin, bv. te drukke punten, waar ontbreekt infrastructuur.
2. Ik wil mobiliteitsgedrag kunnen sturen, bv. bussen mogen door een ongeval niet langs een school omgeleid worden.
3. Ik wil de uitbatingvoorwaarden communiceren die gelden in een bepaald gebied.
- X Ik wil kunnen controleren of mobiliteitsaanbieders de voorwaarden van hun vergunning naleven.

### 5. Aanbod in real-time

## Sneeuvelmodel



Overheid wil (MAAS-werking) tot stand brengen  
 ervoor te zorgen dat  
 door (real-time) aanbod als Open Data  
 (voor alle publieke & private modi) ter  
 beschikking beschikbaar wordt

- extra blokje: toezienbaarheid

- dynamische omgevingsdata:  
 ↳ vaag  
 ↳ hier standaardiseren?  
 ↳ herformuleren sfr

- Formeel kader (licentie) → uitbatingvoorwaarden  
 ↳ ? ? ↳ overzicht creëren  
 wel: subsidie maatregelen? incentives  
 - hoe lokale overheid sluit  
 bvb LEZ

- Traject: - historie modelen?  
 - Floating car data  
 ↳ Febiac & safety related data  
 - Notificaties op tijdens traject  
 voor