

/// OSLO Mobiliteit - Thematische workshop 3

Datum: 06/11/2019

Locatie: VAC Antwerpen

AANWEZIGEN

- Informatie Vlaanderen
 - Raf Buyle
 - Michiel De Keyzer
 - Laurens Vercauteren
 - Geert Thijs
 - Dimitri Schepers
 - Gilles Robijns
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
 - Erik Sempels
 - Odette Buntinx
 - Peter Peeters
 - Bart Van Herbruggen
- Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
 - Hans Buschop
- Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
 - Annelies Van den Broue
- Departement Omgeving
 - Luk Mutsaerts
- ITS
 - Peter Van der Perre
- Stad Antwerpen
 - Stijn Vernailen
- UGent
 - Brecht Van de Vyvere
- Autodelen.net
 - Ine Lippens

AGENDA VAN DE WORKSHOP

Uur	Wat?
13u00 - 13u15	Inleiding
13u15 - 13u30	Terugkoppeling thematische werkgroep 2
13u30 - 14u30	Bespreking datamodel a.d.h.v. 3 use cases
14u30 - 14u45	Pauze
14u45 - 15u45	Bespreking definities
15u45 - 16u	Volgende stappen

DEEL 1: INLEIDING

In dit deel werd het traject kort ingeleid. Aangezien alle aanwezigen reeds een eerdere workshop hadden meegevolgd, werd dit deel overgeslagen.

DEEL 2: TERUGKOPPELING THEMATISCHE WERKGROEP 2

In dit deel werd een overzicht gegeven van de output van de vorige workshop, i.e. de tweede thematische workshop van 23 oktober 2019. In deze vorige workshop werden in drie groepen (1) definities voor de kernconcepten besproken en (2) de samenhang tussen deze concepten gemodelleerd.

DEEL 3: BESPREKING DATAMODEL A.D.H.V. 3 USE CASES

In dit deel werden drie concrete use cases overlopen en werd zo stap voor stap het datamodel langzaam opgebouwd. De use cases betroffen het plannen, boeken en uitvoeren van een reis van Herman Teirlinck naar VAC Antwerpen:

- 1. Waarbij alles individueel werd aangekocht;*
- 2. Waarbij de route werd gepland via een MaaS-aanbieder, maar alles individueel werd aangekocht;*
- 3. Waarbij alles werd gepland en aangekocht via een MaaS-aanbieder.*

BESLISSINGEN EN OPMERKINGEN VAN DE WERKGROEP

Reiziger en reis

- De Reiziger moet gelinkt worden aan een persoonlijk profiel: dit bevat informatie zoals leeftijd, bezit van rijbewijs, voorkeuren qua reizen, beperkingen (beperkte mobiliteit), ...
- Verder moet aan een reiziger ook een situationeel profiel vasthangen: een reiziger moet kunnen specificeren of hij/zij al dan niet in groep reist (bijvoorbeeld met kinderen), of hij/zij momenteel een helm bij zich heeft, etc.
 - In groep reizen kan eventueel opgelost worden door een zelfrelatie toe te voegen op de reiziger.
- Nodige attributen bij reis: vertrektijdstip, gewenst aankomsttijdstip, maximaal aantal overstappen, snelste/goedkoopste/milieuvriendelijkste.
- Parking moet ook gezien worden als een dienst die wordt geconsumeerd. Ook hier is er een service provider (betalen, parking reserveren, is er plaats beschikbaar, etc.).
- Waar stopt een reis? Sommige standaarden beschrijven dat een reis slechts één doel kan hebben. In deze context is het echter beter om het volledige traject te bekijken (bijvoorbeeld, kinderen afzetten op school en daarna verder rijden naar het werk is één reis).
 - Dit kan ook opgelost worden door een zelfrelatie te plaatsen op de reis. Op deze manier kunnen er subreizen gemodelleerd worden.

Operators en aanbieders

- Een MaaS-aanbieder kan ook Resources hebben (bv. Uber heeft eigen fietsen). Dit kan enerzijds opgelost worden doordat Mobiliteits(dienst)aanbieder, MaaS-aanbieder en Operator rollen zijn (een organisatie kan dus meerdere van deze concepten tegelijkertijd zijn) en anderzijds door een zelfrelatie op Dienstverlening te plaatsen.
- Bij Vervoersmiddel moet niet alleen diens beschikbaarheid maar ook diens status als attribuut (onderhoud, stuk, idle ...) bijgehouden worden. Dit is belangrijk voor rapportage naar de overheid toe.
- Er moet nog toegevoegd worden dat een Operator verantwoordelijk is voor een specifieke Resource.
- Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de Operator die de dienst uiteindelijk zal uitvoeren en de verschillende Operators die de dienst potentieel kunnen uitvoeren. Zo niet, gaat dit verwarring veroorzaken.
- Het DienstverleningAanbod kan verschillen tussen de Mobiliteitsaanbieder en de MaaS-aanbieder (dit kan een verschillend product met een verschillende prijs zijn).
- Bij het DienstverleningAanbod moet rekening gehouden worden met de Beschikbaarheid van de Dienst. Dit concept moet nog toegevoegd worden.

Boeking en ticketing

- Een Reis kan zowel een potentiële als een effectief ondernomen Reis zijn. Niet iedere Reis moet dus gekoppeld zijn aan een Boeking.
- Er is nog veel onduidelijkheid rond de concepten Boeking, Ticket en Reservatie en hun

exacte samenhang. In Nederland bestaat echter reeds de TOMP-standaard die al deze concepten rond Boeking heeft uitgemodelleerd. We bekijken of en hoe we met deze standaard kunnen aligneren.

Netwerk

- Er is o.a. de mogelijkheid om restricties toe te voegen aan het Netwerk (bv. tijd, kost, zones) en eigenschappen bij knooppunten. Er is algemene consensus om Netwerk in het datamodel te houden, maar dit slechts zo minimaal mogelijk uit te werken in deze fase.

Overstap

- Een Overstap kan gezien worden als een extra Routesegment dat te voet wordt afgelegd. Het is niet nodig om dit expliciet te modelleren.

Segment

- Er moet goed benadrukt worden wat het verschil is tussen een routesegment en een wegsegment. Op dezelfde weg kunnen meerdere routes lopen.

Vervoersmiddel

- Wanneer een concrete Resource gekozen is, moet de benaming **Voertuig** zijn in plaats van vervoersmiddel om aan te duiden dat het om een specifieke instantie gaat.

-

Algemene opmerkingen

- In de volgende workshop, toetsen we het model aan de concrete use case “Slim naar Antwerpen” en leggen we de focus in eerste instantie op het dienstverleningsaanbod, de beschikbaarheid en tripdata. Vervolgens voeren we deze oefening ook uit voor openbaar vervoer en flex-systemen om te zien of het model deze use cases ook aankan.
- We moeten ermee rekening houden dat het model omgezet moet kunnen worden naar regelgeving. Idealiter nemen we daarom zoveel mogelijk over van reeds bestaande standaarden en regelgeving (Europese standaarden, licentiemodellen, ITS directieven, delegated acts, etc.) om discussie te vermijden.

DEEL 3: BESPREKING DEFINITIES

Wegens tijdsgebrek werden de definities slechts kort behandeld. Via de onderstaande link kunnen echter alle definities teruggevonden worden en kunnen opmerkingen gegeven worden. Eventuele opmerkingen worden in de volgende workshop besproken.

https://docs.google.com/document/d/11q1eXutaBFc5OSvjalgOI2FOAHBv_VDscd-3l0kZKI/

DEEL 4: VOLGENDE STAPPEN

Het projectteam gaat aan de slag met deze input en verwerkt deze informatie in een nieuwe versie van het model. Dit zal dan verder besproken worden op de vierde thematische workshop die zal plaatsvinden op **woensdag 20 november om 13u** in het Herman Teirlinckgebouw te Brussel.

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.

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