

SMART CITY MAG.

www.mycsn.be

**Snel van start dankzij
kant-en-klare oplossingen,
dat is Smartville**

**Digitalisering werkt
efficiëntie in de hand bij
Biostoom**

**Genk getuigt: betere
mobiliteit, veiligheid en
rust in het centrum**

**SOLID, hoe we persoons-
gegevens veiliger en
ethischer bewaren**

IN HOUD

Smart City Mag.
is een uitgave van MyCSN nv
Franklin Rooseveltplaats 12 bus 14
2060 Antwerpen

Directeur
Luc Van Maldeghem

Realisatie
Jack&Jack
Quadrant Communications



SMART CITY-PROJECTEN

- 4 Automatisering in moderne afvalverwerking dankzij MyCSN**
Biostoom Beringen
- 7 Echte helden fietsen, stappen of steppen naar school**
Bike2School via Intercommunale IOK
- 14 Slimme oplossing tegen geluidsoverlast**
Genk en politiezone CARMA

INTERVIEW

- 16 GAS-boetes automatiseren met InTouch**
Een interview met Tom De Winne
- 18 S-Lim bouwt aan kant-en-klare smart city-pakketten**
Een interview met Jan Neyens
- 20 Digital signage: Digitopia informeert uw burgers**
Een interview met Jan Bussels
- 22 Snel van start met Smartville**
Een interview met Marnix Vrancken



INSPIRATIE

- 9 SOLID zet omgaan met persoonsgegevens op z'n kop**
Een interview met Ruben Verborgh
- 12 De basis voor een data-gedreven beleid**
Het MyCSN platform



Voorwoord

Minder sluipverkeer, meer fietsers aan de schoolpoort, minder last van sluikstorten, een lagere elektriciteitsrekening voor verlichting, altijd plaats voor kortparkeren. De kans is groot dat er al dergelijke projecten lopen in uw stad of gemeente.

Maakt u daarbij al gebruik van sensoren, camera's die geanonimiseerd registreren, geautomatiseerde processen en een overzichtelijk dashboard met stand van zaken? Als het van ons afhangt, is dit geen toekomstmuziek. MyCSN heeft niet alleen IT-systemen voor slimme steden van elk formaat, we willen ook samenwerking stimuleren en jarenlange ervaringen delen. Dat is de manier waarop we een duurzame, slimmere regio creëren.

U leest in dit magazine wat dit praktisch betekent en welke mogelijkheden er zijn voor uw stad, gemeente of organisatie. MyCSN is daarbij uw vertrouwde partner met ervaring, expertise, ideeën, mensen en een kant-en-klaar IT-platform.

Luc Van Maldeghem
Directeur MyCSN

luc@mycsn.be
+32 (0)14 39 70 70



Biostoom Beringen: een geautomatiseerde afvalverwerkingscentrale samen met MyCSN

Bionerga opende het voorbije jaar een nieuwe afvalverwerkingscentrale, Biostoom Beringen. Het bedrijf schakelde de hulp in van MyCSN om zijn fabriek maximaal te automatiseren. Bionerga verwacht daardoor meer comfort voor de chauffeurs, minder risico op ongevallen, een beter gebruik van het machinepark, vlotte facturatie en een blijvende procesverbetering op basis van de gegenereerde data.

Philip Peeters, algemeen directeur van Bionerga, overloopt het proces en licht toe.

Meer energie uit afval

Bionerga staat in voor afvalverwerking in de provincie Limburg. Jaarlijks verwerken we meer dan 250.000 ton huishoudelijk restafval, grofvuil en organisch afval. Om dit mogelijk te maken, heeft Bionerga een verbrandingsinstallatie en vijf composteerinstallaties.

Het is onze ambitie om nog meer hernieuwbare energie uit het afval te halen. Daarom hebben we een nieuwe installatie gebouwd in Beringen. Om deze installatie zoveel mogelijk te automatiseren, schakelden wij de hulp van MyCSN in.

Al het opgehaalde restafval wordt per vrachtwagen aangeleverd. Voorheen moest de chauffeur bij elke rit een bijhorende papieren vrachtbrief voorleggen. Wij hebben als eerste in onze sector het papier verlaten en zijn overgeschakeld naar een digitale versie van de vrachtbrief. Om onze administratieve workflow zo veel mogelijk te automatiseren, is het daarom van groot belang dat we uitsluitend over digitale documenten beschikken en daarover in realtime communiceren met klanten en leveranciers.

Geautomatiseerde verkeersflow

Ons projectteam tekende de volledige flow uit op basis van onze ervaring met de werking van een afvalcentrale. We kenden het proces en wisten waar de pijnpunten zaten. Ook voor een chauffeur die nog nooit in Biostoom Beringen was geweest, moest alles op een veilige en duidelijke manier kunnen gebeuren, zonder tussenkomst van een van onze medewerkers. In een volgende fase keek MyCSN mee hoe we dit plan technisch konden realiseren. We wilden de

flow in onze fabriek maximaal automatiseren. Het wordt ook voor ons moeilijker om geschikt personeel te vinden. Dankzij dit project kunnen we dan met een beperkte bezetting werken.

Wij hebben als eerste in onze sector het papier verlaten en zijn overgeschakeld naar een digitale versie van de vrachtbrief.

De verkeersflow start bij het binnenrijden van de chauffeur op de site. Is de digitale vrachtbrief al ontvangen, dan kan hij meteen binnenrijden. Via slimme schermen wordt de chauffeur geïnformeerd wanneer hij met de vrachtwagen naar de weegbrug mag rijden voor de eerste weging van het afval. Nadien begeleiden de schermen de chauffeur naar welke van de vijf lospoorten hij mag gaan. Door middel van slimme lichten weet de chauffeur wanneer het veilig en toegelaten is om zijn lading te storten en nadien de losplaats eventueel te reinigen. Eenmaal klaar sturen de slimme borden de vrachtwagenchauffeur naar de uitweegbrug om het gewicht van de geloste lading te bepalen. Nadat alle gegevens vastgelegd zijn in de digitale vrachtbrief, kan de chauffeur de site verlaten.

MyCSN

Nadat ons projectteam een eerste flow uittekende, zochten we een leverancier die de automatisering kon realiseren. We hebben daarvoor





Philip Peeters:
 “We hebben nog heel wat plannen. Zo willen we de automatisering implementeren op onze andere sites en onze manier van aanpak promoten in de hele sector.”

de markt verkend. Sommigen beweerden dat ze alles konden bouwen wat we maar wilden, anderen vertelden ons dat ze de toepassing al hadden en gingen aanpassen om voor ons te optimaliseren. MyCSN daarentegen bedacht een tussenoplossing met software in modules. Dat was voor ons heel interessant en toekomstgericht. We kunnen die software immers vlot uitbreiden, maar ook hergebruiken voor andere toepassingen voor onze andere sites en eventueel voor andere bedrijven uit de branche.

Gebruikscomfort voor de chauffeur

De automatisering van de volledige afvalverwerkingsinstallatie zorgt voor een administratieve vereenvoudiging en we kunnen 24 op 24 uur open zijn. Ook hebben we nu veel meer data beschikbaar om te analyseren en onze processen te verbeteren. Onze facturatie is alvast veel sneller klaar en vrijwel foutloos. Wanneer vroeger een chauffeur voor verschillende klanten reed, werd er al eens verkeerd doorgerekend. Dat is nu helemaal verleden tijd.

De verkeersflow werkt volledig event-driven, wat wil zeggen dat een bepaalde actie een workflow of een andere actie in gang zet.

In feite is het grootste voordeel voor de vrachtwagenchauffeur zelf. Die heeft niet alleen minder administratief werk, maar krijgt een groter gebruikscomfort op de site. De wachttijden worden tot het minimum beperkt en dankzij de

interactieve schermen is de verkeersflow op de site duidelijker en aangepast aan de taal van de chauffeur. Bovendien is het veiliger, omdat incidenten voorkomen kunnen worden door het gebruik van slimme sensoren. Het gebeurt bijvoorbeeld niet meer dat verschillende vrachtwagens tegelijk naar eenzelfde plaats rijden. Of, wanneer een chauffeur vergeet om de bak van een kiepwagen te laten zakken, gaat de poort niet open en vermijden we schade.

De bouw van onze nieuwe installatie was een uitstekende gelegenheid om te pionieren. In onze branche zijn we de eersten om op een doorgedreven manier met de digitale vrachtbrief te werken. We zijn dan ook erg tevreden over het geleverde werk van MyCSN die bij ons veel industriële systemen heeft geautomatiseerd en aan elkaar heeft gekoppeld. Aan de finish zijn we nog niet, we zitten momenteel in een stabiliseringsfase. De verkeersflow werkt volledig event-driven, wat wil zeggen dat een bepaalde actie een workflow of een andere actie in gang zet. Momenteel zijn we dus aan het zekerstellen dat alle combinaties perfect werken.

Toekomstplannen

We hebben nog heel wat plannen. Zo willen we de automatisering implementeren op onze andere sites en onze manier van aanpak promoten in de hele sector. De interesse om volledig digitaal te werken in onze branche, is er zeker.

We willen ook de verkeersflow van bezoekers automatiseren. Zo kunnen we aan de hand van de vooraf geregistreerde nummerplaat een bezoeker naar de juiste locatie sturen en onze contactpersoon verwittigen dat zijn bezoeker

gearriveerd is. Hetzelfde geldt voor alle leveringen in Biostoom Beringen; ook die kunnen we mee opnemen in het bestaande systeem.

Daarnaast bekijken we of we onze weegbrug kunnen gebruiken om te wegen voor externen. Het vraagt weinig extra administratie en zo kunnen wij de capaciteit van onze weegbrug ten volle benutten. Bovendien willen we dat de weegbrug uitsluitend gebruikt wordt om te wegen, niet als een soort parkeerplaats. Het is niet de bedoeling dat een vrachtwagen op de weegbrug blijft staan wachten tot hij mag doorrijden naar de lospoort. Daarom hebben we een ruime parking aangelegd voor de weegbrug. Daar kunnen we vrachtwagens voorrang geven in functie van de beschikbaarheid in de verwerkingsinstallatie.

Tot slot zullen wij zeker nog een reeks kleinere aanpassingen invoeren. Zo kunnen we foto's nemen van het afval en controleren of er geen afval in zit dat er niet thuishoort. Of een vrachtwagen volgen over het volledige terrein om aan conflictmanagement te doen, zodat er niet te veel vrachtwagens op dezelfde plaats zijn. We gaan ook slimme camera's laten kijken of er na het lossen goed gepoetst wordt. In de controlezaal gaan we de schermen slim laten aansturen, zodat alleen relevante beelden getoond worden aan de operatoren.

Ik geloof rotsvast in het traject dat we gelopen hebben. Dit is ook het traject van de toekomst waarbij we systemen met elkaar verbinden en laten communiceren volgens een event-driven concept.

Echte helden fietsen, stappen of steppen naar school

In de Kempen ging het nieuwe schooljaar van start met de lancering van Bike2School. In 14 gemeentes binnen de Intercommunale van de Ontwikkeling van de Kempen (IOK), met wel 86 deelnemende scholen, worden kinderen sinds 1 september beloond wanneer ze met de fiets, de step of te voet naar school komen. Het is de eerste keer dat het IOK een digitaliseringsproject van deze schaal aanging. Steven Hendrickx, stafmedewerker bij de intercommunale, vertelt ons meer over de invloed van een slimme toepassing op het leven in de gemeentes en toekomstplannen.



Een vlotte opstart met Smartville

In Bonheiden liep vorig jaar een pilootproject met de toepassing Buck-e van Fairville. De door MyCSN ondersteunde applicatie had enorm positieve effecten op de gemeente. Steven Hendrickx vertelt: “Verschillende gemeentes binnen het IOK kregen interesse om ook zoiets te doen. We hebben alle 29 gemeentes gecontacteerd met het voorstel om zelf zo'n project op te starten.”

“We sloten ons aan bij het lastenboek van de intercommunale Cipal dat intussen gegund werd aan Smartville. Dat gaf ons een directe toegang tot de verschillende leveranciers die de infrastructuur van Buck-e – zoals sensoren en scanners – implementeerden. Ook de toepassing die op het MyCSN-dataplatform zit kregen we er zo bij. Door aan te haken op een project dat al bestaat, bespaarden we kosten.”

Subsidie voor een koolstofarme economie

“Meteen gingen we op zoek naar subsidie-mogelijkheden. Die vonden we bij het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), dat koolstofarme economie stimuleert. Dat beschouwde ik als de eerste stap van Bike2School”, aldus Hendrickx. “Uiteindelijk gingen veertien gemeentes binnen het IOK met

het project aan de slag. Daarin zit de kracht van een slimme regio. Het is een groot voordeel voor de deelnemende besturen dat wij initiatief nemen en financiering zoeken voor een veilig en gezond leven in de gemeente.”

Een inclusief project

“We doopten het project Bike2School. De slogan van het project is ‘Echte helden fietsen, stappen of steppen naar school’”, vult Hendrickx aan. “Die uitbreiding is belangrijk want het project moet toegankelijk zijn voor iedereen. Kinderen die niet met de fiets naar school kunnen komen, voor om het even welke reden, kunnen ook op een duurzame manier naar school komen en dat is wat telt. De veiligheid en betrokkenheid van de kinderen staat op nummer één.”

Hendrickx vertelt: “We hebben het contact met de scholen aan de gemeentes overgelaten. Zij hebben initieel aan de scholen gevraagd of ze willen deelnemen en hoe ze het project zullen invullen. Dat was een goed idee; de meeste scholen in de regio doen mee. We laten hen ook kiezen welke duurzame vervoersopties meetellen, want in gemeentes met erg gevaarlijke routes kan de bus bijvoorbeeld ook een optie zijn.”

We hopen enerzijds dat Bike2School een mentaliteitswijziging veroorzaakt over duurzaam en gezond naar school komen. Anderzijds is dit voor de gemeentes ook de ideale context om de resultaten die ze boeken met het project te gebruiken in hun beleid.

Regionale economie steunen
Lagereschoolkinderen uit de deelnemende gemeentes krijgen virtuele munten, genaamd bucks, op basis van de geleverde inspanning. Daarbij tellen factoren als de afstand en weersomstandigheden ook mee. Met die bucks kunnen ze kleine aankopen doen bij lokale handelaars. “Bij de opstart van het project vroegen we aan de gemeentes om lijsten met lokale handelaars door te geven en om mee na te denken waar schoolkinderen interesse voor hebben. Al snel werd duidelijk dat die zaken niet puur binnen de gemeentegrenzen te vinden waren. We kregen de vraag om bovenlokale handelaars op te nemen. Denk aan foorkramers die vaak verplaatsen, of een populair trampolinepark in Geel waar kinderen uit omringende gemeentes ook naartoe willen”, vertelt Steven Hendrickx. “Dat toont weer aan dat een regionale aanpak meer kan waarmaken.”

“Dit schooljaar doen er meer dan 14.000 kinderen mee aan Bike2School. Dat telt al mee. Zeker wanneer je rekent dat een kind uit de lagere school waarschijnlijk zijn of haar ouders meeneemt om een uitstap te maken. Zij betalen voor een inkomstticketje”, legt Hendrickx uit.



Een basis voor een fijnere gemeente
“Vanaf het begin communiceerden we dat hoewel wij het project uitbouwen en omkadering geven, de gemeentebesturen ook hun eigen doelstellingen mogen opstellen. Door te investeren in de infrastructuur van een slim project, hopen we dat de gemeentes hier ook breder mee aan de slag gaan.” Hendricks legt uit: “We hopen enerzijds dat Bike2School een mentaliteitswijziging veroorzaakt over duurzaam en gezond naar school komen. Anderzijds is dit voor de gemeentes ook de ideale context om de resultaten die ze boeken met het project te gebruiken in hun beleid. Zo kunnen ze pijnpunten in infrastructuur, verkeersregeling en veiligheid opmerken en aanpassen maken.”

Toekomstplannen en visie
Het project ging voor de eerste keer op grote schaal van start. Steven Hendrickx zegt: “We hebben al een paar zaken die we willen verbeteren in toekomstige projecten. We merken bijvoorbeeld dat het niet voor iedereen evident is om een toegang te krijgen tot een digitaal platform. Anderstaligen, mensen die geen eigen computer hebben en alles op hun smartphone doen, of zij die geen smartphone hebben; deze mensen willen we ook betrekken. Daar kunnen we rekening mee houden en oplossingen voor bedenken, zowel voor de gebruikers als de betrokken handelaars en gemeentes.”

“Wij zien dit project als een mogelijke opstap naar meer projecten rond digitalisering en Internet of Things. De technologie is toegankelijk en beschikbaar, zeker via een aankoopcentrale als Smartville en met fondsen die vrijgemaakt worden voor digitalisering. We beseffen dat grote steden hier al mee bezig zijn en willen niet dat onze gemeentes de boot missen.”



Steven Hendrickx, stafmedewerker bij de intercommunale IOK, ziet van dichtbij hoe een slimme oplossing het leven binnen de gemeentes kan veranderen

Het internationale project Solid ijvert voor een nieuwe en veilige manier om met persoonsgegevens om te gaan. Solid is een idee van Sir Tim Berners-Lee, de uitvinder van het wereldwijde web. Vlaanderen wil met Solid aan de slag en heeft daarmee een primeur in Europa. Ze willen persoonlijke datakluisen aanbieden. De burger zal hiermee zelf kunnen kiezen met wie en wanneer hij persoonsgegevens deelt. Die aanpak staat in contrast met hoe we nu omgaan met data. Onze persoonsgegevens worden momenteel haast eindeloos getransfereerd tussen IT-systemen.

SOLID ZET OMGAAN MET PERSOONS-GEGEVENS OP Z'N KOP



Ruben Verborgh vertelt ons meer over datakluisen en de rol die ze spelen in een toekomst met meer veiligheid, kostenefficiënt besturen en een betere dienstverlening voor de burger. Verborgh is professor aan de Gentse universiteit en werkt als onderzoeker bij de befaamde University of Oxford mee met de organisatie achter Solid.

De dataverzamelaar

Ruben Verborgh: “Vandaag ziet men bedrijven die het meeste data hebben verzameld als het meest waardevol. Zo blijkt alweer dat gegevens een kostbaar goed zijn. We zitten momenteel in een situatie waarin de dataverzamelaar wint, zelfs al is hun aanbod niet echt interessant voor klanten. Hierdoor missen we kansen want we behalen niet het grootste potentieel. Beter is een wereld waar bedrijven niet zo moeten focussen op data verzamelen, wel op goede dienstverlening.”

Wat doen we dan met persoonsgegevens? Voor Ruben Verborgh is het helder: “Je persoonsgegevens zijn van jou. Zo simpel is het. Lang hebben we de groeiende hoeveelheid data willen herbergen door zo groot mogelijke systemen te ontwikkelen, maar het antwoord, of zelfs de vraag, ligt elders. Het is niet oké dat organisaties eindeloos data verzamelen. Houd de data bij de bron, bij de persoon zelf. Dan is ook een groot deel van de vragen rond privacy meteen opgelost. Natuurlijk moeten we privacy beschermen, maar het huidige gebrek eraan is een gevolg van een slechte omgang met data. Waarom moeten we data eindeloos rondsturen? De security-oplossingen hiervoor zijn eigenlijk lapmiddelen. Een slecht proces kan je niet rechtzetten.”

Van de datatrein...

Ruben Verborgh: “Zoals we momenteel met data omgaan, is inefficiënt. We verplaatsen data te veel om veilig te blijven, wat het voor gebruikers zoals bijvoorbeeld lokale besturen ook moeilijk maakt om sluitende garanties te geven op het vlak van veiligheid. Het is moeilijk om te tracken of persoonsgegevens bij elke transfer correct behandeld zijn. Denk aan een trein met kostbare goederen. In constante verplaatsing lopen die goederen meer risico op diefstal dan in een kluis.”

...naar de datakluis

Bij Solid ontwikkelden ze een antwoord op dit probleem: “Onze prioriteit is om die datatrein te stoppen. Het alternatief is een datakluis voor iedere burger die daarmee eigenaar is van de eigen persoonsgegevens. Het wil zeggen dat alle data die over jou gemaakt worden op één digitale plek veilig opgeborgen zitten. Data vrijgeven doe je op basis van aanvragen.”

“Verhuizen, een nieuwe job, kinderen worden geboren, noem maar op. Grote momenten in je leven komen samen met papierwerk, met daarop gegevens die zeer persoonlijk zijn.” Ruben gebruikt als voorbeeld het attest van goede zeden. “Met een datakluis kan je je nieuwe werkgever dit eenmalig laten inkijken. Het document zelf blijft gewoon staan.”

Consent is uitgehold

“De huidige privacywetgeving zorgt ervoor dat je elke keer opnieuw expliciete toestemming moet verlenen wanneer een externe partij data over jou verzamelt. Heel het concept van consent is intussen uitgehold, haast niemand leest de kleine lettertjes en klikt gewoon op oké om ervan af te zijn. Met een eigen datakluis krijg je controle en dat is iets heel anders”, legt Verborgh uit. “Zo kan je vaste regels instellen voor bepaalde vragende partijen of voor bepaalde soorten aanvragen. Je kan ook een beheerder aanstellen.

Denk aan medische aanvragen, daarvoor zou je kunnen kiezen om je huisarts die te laten beantwoorden, vanuit jouw datakluis.”

“Want controle is ook het recht om die controle uit te besteden. Dat kan momenteel niet, we worden nu voortdurend gevraagd om onze toestemming te geven, meestal op zaken die we maar half begrijpen of waar we geen zin in hebben om ze te doorgronden.”

Vereenvoudiging van dienstverlening

“Het verschil tussen consent en controle is vereenvoudiging, niet alleen voor de gebruiker maar ook voor beheerders zoals bijvoorbeeld een gemeentebestuur. Onder de GDPR mag iedereen op elk moment zijn of haar data terugvragen. Dat is een hele klus. De GDPR is ondertussen al drie jaar van kracht en de meeste organisaties kunnen nog steeds niet efficiënt omgaan met de regelgeving. Met datakluisen heb je dit probleem niet. Lokale besturen zullen in de toekomst dus beter kunnen antwoorden op vragen van de inwoners omdat ze van een heel pak werk verlost zullen zijn.”

Beter is een wereld waar bedrijven niet zo moeten focussen op data verzamelen, wel op goede dienstverlening.

Verborgh voegt toe: “Door papierwerk, goedkeuringen en wachttijden te vermijden, besparen we kosten. Voor lokale besturen, die veel diensten verlenen waar persoonsgegevens voor nodig zijn, zullen de datakluisen zeker en vast voor kostenefficiëntie zorgen.”

Vlaanderen pionier

“Het is geen fantasie meer, de datakluisen komen er”, zegt Ruben. De pilootprojecten wor-



Voor lokale besturen, die veel diensten verlenen waar persoonsgegevens voor nodig zijn, zullen de datakluisen zeker en vast voor kostenefficiëntie zorgen.

den momenteel uitgewerkt. Vlaanderen wil een voortrekker zijn in de zelfbeheerde digitale identiteit en datadiensten die de eigendomsrechten niet schenden. “Vlaanderen wordt een koploper in gestandaardiseerde datakluisen en legt een blauwdruk voor hoe we in Europa met data zullen omgaan”, aldus Ruben Verborgh.

“Wanneer onze pilootprojecten slagen, zullen er nieuwe internetstandaarden komen. Die vragen in eerste instantie om een extra inves-

tering, maar zorgen ook voor een kostenbesparing. De manier waarop we nu handelen, zorgt ervoor dat we blijven investeren in infrastructuur om alle data te kunnen blijven verzamelen, verzenden en bewaren. Er is steeds meer data. Dat is geen houdbare situatie die ons nu al te veel geld kost.”

Open technologie legt de basis

“Solid steunt op een reeks technische standaarden waarmee we de datakluisen maken. Het is geen nieuwe technologie, we bouwen op 30 jaar webstandaarden. Het is ook een open technologie, wat betekent dat iedereen ze kan implementeren en steeds verbeteren. Ruben Verborgh legt uit: “Open zijn is erg belangrijk. Om het concept van de veilige datakluis maximaal te beschermen, zal men kunnen kiezen waar die staat, bij welke aanbieder. Datakluisen zullen net als nutsvoorzieningen gereguleerd zijn, maar de gebruiker kan zelf een aanbieder kiezen.”



Ruben Verborgh, professor UGent en onderzoeker aan de University of Oxford:

“Het is niet oké dat organisaties eindeloos data verzamelen. Houd de data bij de bron, bij de persoon zelf. Dan is ook een groot deel van de vragen rond privacy meteen opgelost.”

STAAT JE SMART CITY op een bouwplaat?

Wanneer je bij een smart city-project betrokken bent, merk je al snel dat het niet altijd even tastbaar is. Sommige vragen en discussies gaan over zaken die weinig tastbaar zijn. Een voorbeeld daarvan is het “platform”. Het platform is blijkbaar belangrijk, maar wat is het precies en hoe moet je ermee omgaan?

Het dichtst in de buurt van een platform is een gekend stuk speelgoed. Die grote groene of grijze plaat van Lego, die ken je wel? Waarschijnlijk heb je er vroeger zelf een miniatuurstad op gebouwd. Zonder die bouwplaat was het onmogelijk om alles op z’n plaats te houden en alles met elkaar te verbinden. In de informatica doet een platform iets gelijkaardigs. Zonder een platform is het evenmin eenvoudig om je smart city-toepassingen te bouwen en met elkaar te synchroniseren.

MyCSN is zo’n platform voor smart city-toepassingen. Van bij de start is MyCSN opgezet om smart city-projecten eenvoudiger te realiseren. Wat doet MyCSN dan precies?

1. Alleen standaarden

Ten eerste werkt MyCSN alleen op basis van standaarden. Op Vlaams, Belgisch en Europees niveau werkt men aan allerlei afspraken over de onderdelen van smart city-projecten. Alles wat aan de standaarden voldoet, kan je

aan elkaar koppelen, met de zekerheid dat het zal werken. Dat geldt op het niveau van de individuele componenten, zoals een geluidssensor, maar ook voor hele projecten. Wil je een smart city-project van een andere stad in zijn geheel overnemen, dan kan dat ook, je zal het bij wijze van spreken meteen op jouw bouwplaat kunnen klikken. Alles wat Smartville aanbiedt, werkt bijvoorbeeld op deze manier.

Door te werken op basis van standaarden, kan je ook vlot gegevens uitwisselen tussen verschillende smart city-toepassingen, eventueel met andere steden of gemeenten. Dankzij een standaard spreekt alles dezelfde taal en begrijpen de toepassingen elkaar, als het ware.

Met standaarden ben je ook verlost van de meeste vraagstukken over het kader waarbinnen je mag werken. Een organisatie zoals VLOCA houdt bij het opstellen van de Vlaamse standaarden onder meer rekening met gegevensveiligheid, transparantie, duurzaamheid, enzovoort.



Luc Van Maldeghem:
“De componenten van MyCSN zijn afgestemd om een data-gedreven beleid mogelijk te maken.”

2. Meteen van start

Ten tweede is MyCSN kant-en-klaar. Op het platform van MyCSN kan je meteen je smart city-toepassingen beginnen bouwen, je hoeft niet meer na te denken over de fundamenten ervan, de bouwblokken liggen klaar.

Wij hebben al voorzien hoe gelijk welke sensor verbonden kan worden, hoe we omgaan met gegevens die binnenkomen uit gelijk welke gegevensbron of hoe we de data combineren met elkaar, analyseren en visualiseren. Het platform is ook gebouwd om zo onafhankelijk mogelijk te kunnen werken van gelijk welke IT-leverancier, zodat we een keuzevrijheid behouden.

MyCSN is gemaakt om na verloop van tijd alle data te kunnen blijven verwerken, ongeacht de hoeveelheid. Over een paar jaar mag je toepassing tien, honderd of zelfs duizend keer meer gegevens binnenhalen, je zal je daar geen zorgen over moeten maken.

Op MyCSN kan je meteen je smart city-toepassingen beginnen bouwen, je hoeft niet meer na te denken over de fundamenten ervan, alle bouwblokken liggen klaar.

Het platform van MyCSN wordt dag en nacht gemonitord en op voortdurende basis bijgewerkt om alles optimaal te laten werken. We hebben ons geëngageerd om aan alle standaarden te voldoen, maar vele standaarden zijn nog in volle ontwikkeling, dus ook dat blijven we opvolgen en gaan we meteen bijwerken waar nodig. Met ons platform hou je niet alleen de tijd onder controle - je kan meteen van start - maar ook je budget. Je weet namelijk vooraf wat het gaat kosten. Geen verrassingen meer omdat het project complexer is dan eerst ingeschat

werd, geen onverwachte onderhoudskosten, geen complexe budgetberekeningen.

Een goed smart city-project is ook maximaal geautomatiseerd, wat wil zeggen dat alle informatie z’n weg vindt naar andere toepassingen zonder tussenkomst van medewerkers, zonder papierwerk. Ook dat is een aspect dat je met ons platform helemaal onder controle hebt.

Het lijkt ons onzinnig dat elke stad of gemeente zou proberen om z’n eigen platform te bouwen. Daarvoor hebben de meeste lokale besturen de kennis niet in huis, maar eigenlijk is dat naast de kwestie. Net zoals standaarden alleen in samenwerking kunnen ontstaan, is het aangewezen om ook met velen aan een platform te werken en die grote inspanning te delen. Wij hebben natuurlijk het liefst dat alle lokale besturen voor MyCSN kiezen, maar als je dat toch niet zou doen, bouw dan geen platform voor je eigen stad alleen.

3. Alles delen

Samenwerkingen tussen steden en gemeenten maken de realisatie van smart city-projecten eenvoudiger. Vele initiatieven hebben gezorgd voor een smart city community waar overheden, privébedrijven, academici, burgers en het middenveld elkaar vinden. Dat zorgt voor betere projecten die sneller klaar zijn.

Als platform helpen wij om dit mogelijk te maken, dat is het derde sterke punt van MyCSN. Kennisen knowhow, informatie over standaarden, extra sensoren, nieuwe toepassingen, analyses, rapporten en visualisaties zijn beschikbaar voor iedereen die mee op het MyCSN platform zit.

Alvorens we met een nieuwe toepassing of een nieuw onderdeel starten, gaan we bij klanten en andere relaties na of er interesse is om mee te werken. Die aanpak zorgt voor extra inzicht, een betere kwaliteit van de projecten en een kleinere inspanning voor iedereen.

4. Data-gedreven beleid

Het hoofddoel van vele smart city-projecten is om zogenaamde data-gedreven beleidsbeslissingen te kunnen nemen, of dus op basis van een grote hoeveelheid relevante gegevens beter te weten wat wel en niet werkt in je stad of gemeente. Daarmee komen we op het vierde en laatste sterke punt van een platform als MyCSN.

Een data-gedreven beleid veronderstelt dat je vele verschillende gegevens kan verzamelen, combineren, analyseren, vergelijken met his-

Vele initiatieven hebben gezorgd voor een smart city community waar overheden, privébedrijven, academici, burgers en het middenveld elkaar vinden. Dat zorgt voor betere projecten die sneller klaar zijn.

torische gegevens en tot slot alles handig bijeenbrengt in een rapport of op een dashboard. Zonder een platform is dit praktisch niet haalbaar. In theorie zou dit kunnen door aan de slag te gaan met massa’s spreadsheets, het is daarbij maar de vraag wat die aanpak zou kosten, plus hoe je gegevensbeveiliging en privacybescherming onder controle houdt.

De componenten van het kant-en-klare platform van MyCSN zijn erop afgestemd om een data-gedreven beleid mogelijk te maken. Op technisch vlak heb je niets extra nodig, ook hier kan je meteen van start. De analyse van wat je wil meten en hoe je tot resultaat wil komen, moet je wel zelf nog maken. Tenzij je elders inspiratie kan halen, bijvoorbeeld in de community rond ons platform...

Genk werkt aan een slimme oplossing tegen geluidsoverlast van auto's

In de Stalenstraat in Genk staan sinds kort camera's met slimme microfoons. Met dit proefproject wil Genk iets aan geluidsoverlast doen. Buurtbewoners deden al talloze meldingen over de luide knalpotten, knetterende quads en getunedede wagens. Er is zelfs iemand verhuisd om eraan te ontsnappen. Burgemeester Wim Dries wil met het proefproject Genk veiliger maken en een aangenamer gevoel bieden aan inwoners. Kris Lemkens, technologiemanager bij Stad Genk, en Jochen Roosen en Ilse Juvijns van politiezone CARMA, vertellen hoe het proefproject tot stand is gekomen en wat de doelstellingen zijn.

Meerdere doelstellingen

Kris Lemkens vertelt: “Een consortium vanuit Slimme Regio Vlaanderen contacteerde ons stadsbestuur met de vraag welk probleem een slimme oplossing kon gebruiken. Geluidsoverlast kwam in aanmerking, zo bleek uit een rondvraag en ook de politie kan beamen dat geluidsoverlast in de Stalenstraat al even een probleem is. Samen met het consortium Slimme Regio Vlaanderen en technologiepartners Nokia, MyCSN en G4S bedachten we een oplossing. Sinds begin dit jaar waren er al camera's in de Stalenstraat. Door er microfoons en decibelometers bij te plaatsen, combineren we meerdere doelstellingen. We willen de verkeersveiligheid aanpakken, we willen een ondersteunende tool bieden aan de politie om handhaving te helpen staven, en finaal willen we natuurlijk minder overlast voor onze burgers. Door de begeleiding van Cranium kunnen we dit probleem nu aanpakken en tegelijk de privacy blijven garanderen.”

Proefopstelling

“Wanneer de decibelometers nu een luid geluid waarnemen in de Stalenstraat, wordt beeld en geluid opgenomen,” legt Lemkens uit. “Om de privacywetgeving tijdens het proefproject te respecteren, worden geen persoonsgegevens doorgegeven aan de politie. Dat doen we door

de gegevens manueel te controleren en te filteren. Eerst gaan we na of het opgemerkte geluid wel overeenkomt met een mogelijke overtreding. Geluid kan ook van een andere bron afkomstig zijn, zoals bijvoorbeeld een claxon, een sirene van de brandweer of een laag overvliegend vliegtuig. Zulke opnames halen we eruit. Komt het geluid wel van een uitlaat, dan verifiëren we of het geluid past bij het voertuig op de beelden. Vervolgens maken we privacygevoelige gegevens onherkenbaar, zoals stemmen, nummerplaten en personen. Pas daarna slaan we de opname op en kan de politie ze bekijken.”

“De politie gaat nu nog niet over tot handhaving, we willen vooral weten of we hen relevante gegevens leveren. In een volgende fase gaan we handhaven en krijgt de politie wel de nummerplaten te zien. Momenteel laat de privacywetgeving niet toe om volautomatisch te beboeten, dat is misschien voor nog een volgende fase,” vult Lemkens aan.

Geluidsoverlast is een complex probleem

“Andere politiezones kennen dit probleem ook en contacteren ons nu al om te vragen hoe het project verloopt,” zegt Ilse Juvijns. “Wij vertellen hen dan dat we nog niet beboeten, maar aan het testen zijn,” vult Jochen Roosen aan.



“Het is ook logisch dat we stap voor stap nadenken over de aanpak. Geluidsoverlast beboeten, is erg complex. Dat begrijpen onze collega's. Het is wel een positief vooruitzicht dat een werkende oplossing eraan komt.”

“De anoniem gemaakte opnames bewaren we op het MyCSN dataplatform. We gebruiken die gegevens om een beeld te vormen van de problematiek en om te kijken of deze aanpak voor meetbare resultaten zorgt,” aldus Lemkens. “Automatisch beboeten is juridisch nog niet haalbaar, maar we richten ons op de huidige mogelijkheden. We werken een manier uit waarop de politie het probleem kan aanpakken door naar de overtreder toe te gaan en een genormeerde meting van de uitlaat van het voertuig af te nemen.”

Jochen Roosen voegt toe: “Als je in de eigen buurt wordt aangesproken op asociaal gedrag, zelfs zonder boete, kan dit al voldoende zijn om je aan te passen.”

Een tool voor beleid

“De data die we met dit project verzamelen, heeft ook nut als beleidshefboom. We meten bijvoorbeeld wanneer en waar voorvallen van geluidsoverlast plaatsvinden en we kunnen zien of er herhalende overtreders zijn. Dit zijn zaken die we met het MyCSN dataplatform analyseren en die de basis kunnen leggen voor een preventief beleid. De stad kan misschien andere maatregelen treffen om dit gedrag af te raden.”

“Daar horen ook communicatiecampagnes bij. We kunnen de burger betrekken door ze te informeren. Dat zal de overtreders eventueel ontmoedigen en de inwoners die last ervaren, zullen zich veiliger en erkend voelen in hun buurt.”

In de Genkse Stalenstraat loopt een proefproject. Genk wil iets aan geluidsoverlast doen, er staan sinds kort camera's met slimme microfoons.

De politie in smart city-projecten

“We worden als politiezone graag betrokken bij zulke projecten. We staan meestal dicht bij de problematiek en hebben informatie die we kunnen toevoegen aan die van de beleidsmakers. Daarnaast is het natuurlijk een voordeel dat wanneer het gaat over een oplossing die zal dienen als ondersteuning voor ons werk, dat wij aanwezig zijn bij de ontwikkeling ervan”, zegt Jochen Roosen.

Ilse Juvijns: “De politie wil ook innovatief zijn. We moeten mee evolueren met het leven van de burgers en dus werken met nieuwe technologieën. We zijn dan ook blij om te merken dat we met dit project alvast een voortrekkersrol opnemen.”

GAS-boetes automatiseren met InTouch

InTouch biedt steden, gemeenten en politiezones software voor mobiliteitstoepassingen, zoals toelatingen, vergunningen en handhaving. Met integreerbare, digitale oplossingen wil InTouch lokale besturen ontzorgen en efficiënter laten werken. Tom De Winne, COO bij InTouch, legt uit waarom digitalisering zorgt voor meer resultaat en dient om doelgerichter problemen aan te pakken. Hij vertelt ons waarom handhaving geen doel op zich is en hoe het deel kan uitmaken van een slim beleid.

Digitale infrastructuur vereenvoudigt

Tom De Winne: “Mobiliteit staat op de prioriteitenlijst van veel steden en gemeenten. Denk bijvoorbeeld aan vergunningsaanvragen voor een autoluw stadscentrum. Bewoners, bezoekers, leveranciers en handelaars moeten vlot kunnen binnenrijden. Het bestuur wil overzicht behouden over wie toegang heeft en de burger wil dit zelf kunnen beheren. Anders is er te veel administratie voor de stadsdiensten en kan de wachttijd oplopen.” Tom maakt de vergelijking: “Vroeger gebruikten steden bijvoorbeeld inzinkbare paaltjes om autoluwe zones af te bakenen. Dat vergde onderhoud en zorgde voor kosten. Het werkte bovendien met badges. Die werden vaak onderling doorgegeven, wat het doel voorbijstreefde. In veel steden liet men dan de paaltjes gewoon naar beneden staan. Door nu te werken met ANPR-camera’s krijgen we een oplossing die beter werkt, ook omdat ze digitaal beheerd wordt. Alles loopt vlotter: aanvragen, goedkeuren, beheren van vergunningen en meten welke resultaten het project heeft op een autoluwe zone.”

“Toen steden en gemeenten begin dit jaar de mogelijkheid kregen om zelf te beboeten in zones 30 en zones 50, was daar veel interesse voor. Zij kennen tenslotte de pijnpunten in hun wijken. Nu krijgen ze ook de vrijheid om daar iets mee te doen, bijvoorbeeld door nieuwe controlepunten te kiezen voor snelheidshandhaving. Via Smartville kunnen ze snel instappen en een bijzonder efficiënte totaaloplossing inzetten. Omdat de hele keten van waarneming tot handhaving digitaal en automatisch verloopt, vereenvoudigen we de administratie voor besturen. Dat is interessant bij extra snelheidscontroles, bij-



Tom De Winne:

“Toen steden en gemeenten begin dit jaar de mogelijkheid kregen om zelf te beboeten in zones 30 en zones 50, was daar veel interesse voor. Zij kennen tenslotte de pijnpunten in hun wijken.”

voorbeeld. InTouch zit aan beide luiken van dit verhaal: we bieden alles aan rond vergunningen en maken deel uit van het handhavingsplatform van Smartville.”

“In de eerste plaats kan een bestuur op basis van cijfers een probleem vaststellen en een gepaste oplossing kiezen, zoals handhaving. Vervolgens kunnen ze tijdens een project bijsturen en monitoren. Zo blijft een bestuur op de hoogte van de efficiëntie, kunnen ze onvoorspelbare effecten ontdekken en hebben ze de cijfers om resultaten aan te tonen. In elk smart city-project is dat onmisbaar.”

“Dataplatformen verhogen ook de efficiëntie in handhavingprojecten. Wanneer we bijvoorbeeld het adres van een overtreder opvragen bij de DIV, bestaat de kans dat het niet correct is omdat het niet meer verplicht is het adres op je inschrijvingsbewijs up-to-date te houden. Via een dataplatform kunnen we verschillende databronnen raadplegen, denk aan het rijksregister, waardoor we een gecombineerd antwoord op een vraag krijgen. Dataplatformen zijn bovendien gereguleerd en houden zich aan de geldende regels, wat ook een zorg wegneemt bij de besturen die de informatie opvragen.”

Zijn we klaar voor automatisering?

Tom voegt toe: “Er zijn nog een aantal stappen die we graag zouden digitaliseren of waar de wetgeving nog aangepast kan worden. De titularis van een nummerplaat opvragen bij de DIV mag nu alleen in functie van handhaving, terwijl dit ook nuttig kan zijn om vergunningen toe te kennen. Een ander voorbeeld is dat het nog verplicht is om een papieren briefwisseling voor GAS-boetes te verzorgen.”

Door verschillende bevindingen via één dataplatform te integreren, zit je echt aan het stuur van je beleid en weet je of de investering loont.

“We mogen niet onderschatten hoe zeer burgers bereid zijn om digitaal te communiceren met hun overheden. Sinds het begin van corona steeg de vraag naar digitale diensten zoals nooit tevoren. Neem als voorbeeld de app itsme. Die is gekoppeld aan het vergunningenplatform en in 2020 is het gebruik daarvan met 30% gestegen. Ook doelgroepen waarvan we dachten dat zij op digitaal vlak achterbleven, evolueren mee. Kinderen leren hun ouders hoe ze hun digitale administratie kunnen doen, de toepassingen worden steeds beter en lokale besturen krijgen telefoon van ouderen die willen leren hoe ze zelf bepaalde zaken digitaal moeten doen. Mensen rekenen echt op technologische vooruitgang.”

De Winne nuanceert: “Hoewel we vooruitgang toejuichen, is het niet slecht dat we soms moeten wachten op bijkomende machtigingen. De data van burgers beschermen is essentieel en we moeten voorkomen dat elke partij zomaar iedereen adres of nummerplaat kan opvragen.”

Besturen leren van elkaar

“Het toffe aan de smart city-wereld is dat er geen concurrentie is tussen besturen,” zegt De Winne. “Men wil heel open spreken en kennis delen over hoe men werkt. Die co-creatie draagt bij aan een gedeeld leerproces en zorgt voor meer efficiëntie. Besturen die nieuw zijn

Het MyCSN dataplatform als accelerator voor een slim stedenbeleid

De toepassingen van InTouch lopen over het dataplatform van MyCSN. Tom De Winne: “Via MyCSN kan een project meerdere bevindingen opleveren door databronnen te combineren. Wanneer een bestuur een nieuwe aanpak van snelheidshandhaving wil evalueren, is het misschien interessant om te weten hoe de cijfers van verkeersveiligheid of verkeersslachtoffers mee geëvolueerd zijn. Door dit via één dataplatform te integreren, zit je echt aan het stuur van je beleid en weet je of de investering loont.”

in hun smart city-aanpak leren veel van besturen die al langer bezig zijn met technologie, maar omgekeerd durven ze ook frisse input geven of ideeën weerleggen. Dat is een interessante kruisbestuiving, die we graag faciliteren door besturen samen te brengen.”

“Een totaaloplossing als Smartville doet in wezen hetzelfde. Op technisch gebied is het interessant dat alle toepassingen en infrastructuur al op elkaar zijn afgestemd. Je kiest dus voor een bewezen keten die al door andere besturen gebruikt wordt, zij hebben door proefprojecten en ervaringen al voor verbetering gezorgd, die je mee overneemt wanneer je instapt. Ook discussies over wetgeving en dergelijke zijn allemaal al gevoerd en uitgeklaard door eerdere ervaring. Digitaliseren gaat dus steeds sneller en dat kan alleen maar voordelig zijn.”

S-Lim leverer kant- en-klare smart city-pakketten

S-Lim laat Limburg uitgroeien tot een smart regio. Door samenwerking tussen de gemeenten te stimuleren, wil men het leven van alle Limburgse burgers verbeteren. We spraken met Jan Neyens, manager van s-Lim. Hij gelooft dat steden en gemeenten van elk formaat 'smart' kunnen zijn als we genoeg inzetten op geïntegreerde toepassingen en toekomstgerichte investeringen. Dat wil s-Lim waarmaken door oplossingen te helpen ontwikkelen die bruikbaar zijn in verschillende steden en gemeenten, zoals voor sluikestorten, GAS-boetes of verkeerssturing.

Kleine gemeenten zijn ook smart cities

Jan Neyens: “We zien dat de centrumsteden in Vlaanderen de voortrekkers zijn op het gebied van smart city-initiatieven. Zij werken momenteel aan eigen projecten en gebruiken in veel gevallen al een dataplatform met basisinformatie voor een datagedreven beleid. Zij hebben de mensen en de middelen om al wat verder te kijken en ook een langetermijnvisie te ontwikkelen. Dat is iets waar vele kleinere, meer landelijke gemeenten ook naar streven.”

Jan Neyens vertelt: “S-Lim biedt de ondersteuning om samenwerking te stimuleren en dus efficiënter die doelen te bereiken. Dat doen we door overkoepelende doelen op te stellen en multi-inzetbare oplossingen te helpen ontwikkelen. Dat is trouwens niet alleen een goed idee voor grote en kleine gemeenten, ook Genk en Hasselt maken deel uit van het werkingsgebied van s-Lim.”

De fundering van een slimme regio

Neyens: "Vlaanderen zit als regio nog in de fase waarin we de fundering leggen. Dat doen we bij s-Lim door te zorgen dat we consistent investeren in integreerbare oplossingen en infrastructuur. De aangesloten steden en gemeenten kunnen alles via ons aankopen, maar moeten dat niet. Ze hangen niet vast aan één aanbieder. We vertellen hen wel dat ze best niet zomaar software en infrastructuur kopen, zonder te checken of die vlot aansluiten op een centraal dataplatform. Oplossingen die aan de standaarden voldoen, zijn multi-in-

zetbaar en dat is de bedoeling. Het zorgt ervoor dat ze bestand zijn tegen de toekomst en dat we als geheel goedkoper af zijn.”

“Net als op een bouwwerf, lijkt er niet veel te gebeuren tot de muren er staan”, gaat Jan Neyens verder. “Maar die basis is wel belangrijk om een sterk databeleid te kunnen ontwikkelen. Een databeleid is de stap die komt na het aankopen van een smart city-toepassing. Het betekent dat je de beschikbare infrastructuur en informatie gebruikt om meer inzichten te vergaren, uit de historiek en naar de toekomst. Dat kan voor een krachtige beleidsondersteuning zorgen.”

Jan Neyens: “MyCSN komt tussen bij de ondersteuning van een databeleid. Door alles op te bouwen op het dataplatform, kan je snel voor inzichten zorgen die een datagedreven beleid ondersteunen. Door nu alvast alle data te verzamelen, is een datagedreven beleid een haalbaar doel voor gemeenten van elk formaat. Bij MyCSN blijven steden en gemeenten eigenaar van hun data, dat is een groot voordeel op het gebied van security. MyCSN biedt op dat vlak wat een lokaal bestuur nodig heeft. Er zijn vele andere commerciële aanbieders, maar die houden toch minder rekening met de wensen van overheden. We gebruiken die centrale hub ook om binnen de regio onderling data uit te wisselen op een veilige manier.”

Jan Neyens vertelt: “Data levert alleen iets op als je er iets mee doet. Wij leveren de componenten aan, maar de doelen stellen de steden

en gemeenten zelf op. Zij weten wat er leeft, waar de burgers last van hebben. Laatst deed Mediahuis een grote enquête in Vlaanderen en het bleek dat sluikstorten en mobiliteit in veel gemeenten hoog op het lijstje met ergernissen stonden. Daar spelen we op in door oplossingen te ontwikkelen.”

Sluikstorten en beleid

Neyens legt uit: “Een datagedreven bestuur steunt op nieuwe bevindingen. Ten eerste maak je een analyse van de huidige toestand. Een voorbeeld waar we nu mee bezig zijn, is sluikstorten. De gemeente gaat met meetbare gegevens bepalen hoe groot het probleem is, zoals waar, hoe vaak, hoe veel. Vervolgens gaat men alle gegevens samenbrengen uit de verschillende kanalen waarin men sluikstorten kan melden zoals via de Stad App, klachtenportaal, telefoon, slimme camera's. Die informatie komt in een overzichtelijk dashboard, gevoed vanuit het MyCSN dataportaal.”

Door nu alvast alle data te verzamelen, is een data-gedreven beleid een haalbaar doel voor iedereen.

“Op basis hiervan kan men beslissen welke acties passen in het beleid. Ontmoedigen, sensibiliseren, handhaving, het zijn

allemaal opties. Om die doelen te bereiken, kan je slimme infrastructuur of toepassingen blijven inzetten om te monitoren en regelmatig resultaten te meten”, zegt Jan.

De Slimme Kaart

Neyens: “S-Lim lanceerde ook net een Slimme Kaart: “met verschillende informatielagen. De steden en gemeenten beslissen zelf in welke vorm ze die beschikbaar willen maken voor de inwoners. Dat kan in de Stad App zijn of via digital signage, bijvoorbeeld. Op de kaart staat informatie over parkeerplekken of de luchtkwaliteit, maar ook de apotheek van wacht, deelvervoer en openbaar vervoer, files, openingstijden van het containerpark en veel meer. Alle informatie op het MyCSN dataplatform die van toepassing is op de gemeente, kan hier in principe op worden weergegeven.” Jan vervolgt: “Ook dit kan deel uitmaken van incentivering. Een doos flessen naast de glascontainer zetten omdat die vol is, is eigenlijk sluikstorten. Wanneer je alvorens je in de auto stapt op de Slimme Kaart kan bekijken welke glasbakken in de buurt vol zitten en welke niet, zal dit minder snel voorvallen. Het is een mooi voorbeeld van alles met alles te combineren en daar dan nieuwe mogelijkheden uit te halen.”

Ook buiten Limburg

"S-Lim werkt alleen voor de Limburgse steden en gemeenten, daarbuiten zijn we niet actief. In co-creatie met MyCSN is het echter wel mogelijk om onze oplossingen elders te gebruiken.



Sommige toepassingen zijn zonder lastenboek beschikbaar via

Smartville. De Stad App is bijvoorbeeld op die manier verkrijgbaar. Die app heeft een koppeling met de Slimme Kaart die steden en gemeenten buiten s-Lim kunnen afnemen. Het enige waar ze zelf voor moeten zorgen, is de infrastructuur of de databronnen om gegevens weer te geven op de kaart. Daarbij kan MyCSN dan weer van dienst zijn”, besluit Jan Neyens.



Jan Neyens, manager van s-Lim:
"Ik geloof dat steden en gemeenten van elk formaat 'smart' kunnen zijn als we toekomstgericht investeren."



Digitopia: data visualiseren om te communiceren met burgers

Zeg niet zomaar schermen of digitale borden, want het concept van Digitopia omvat veel meer. Steden en gemeenten willen een concreet plan hoe ze burgers vlot en correct kunnen informeren en dat is wat Digitopia doet. Die visie leverde hen ook een aanbesteding op om Limburgse steden en gemeenten te voorzien van *digital signage*.



Narrowcasting in steden en gemeenten
Jan Bussels, CEO en oprichter van Digitopia, vertelt: “Een digitaal bord of scherm is op zichzelf niet heel bijzonder. Onze aanpak is echter innovatief en creatief omdat we bestaande mogelijkheden op een betere manier inzetten. Het doel is dat steden en gemeenten hun burgers op de meest efficiënte manier informeren. Daarvoor moeten we digitale schermen op de juiste plek plaatsen, de boodschap duidelijk en met een goede timing weergeven en mee laten aansluiten bij andere vormen van communicatie. We noemen het digital signage of narrowcasting. Dat vat het eigenlijk wel samen: in tegenstelling tot broadcasting is het doel om de verfijnde doelgroep onmiddellijk te bereiken op een zinvolle manier.”

Centrale info efficiënt verspreiden
Momenteel loopt een project waarbij Digitopia zo’n 20 deelnemende besturen van de Limburgse intercommunale s-Lim voorziet van ruim 200 digitale borden, plus alle achterliggende software en integraties. “We hebben toegang tot alle datastromen om interessante info op de borden te tonen”, legt Jan uit. “MyCSN is de centrale gegevensverwerker van s-Lim, dus alle data stroomt door één punt. Zo kunnen we informatie combineren en op verschillende plekken tegelijkertijd delen.”

“Er ligt een zekere kracht in centrale informatie snel naar verbonden schermen zenden”, vertelt Jan. “We werken bijvoorbeeld samen met Child Focus en zij kunnen bij dringende zaken snel en efficiënt berichten weergeven op

borden in verschillende steden en gemeenten in de regio in kwestie. Een ander voorbeeld is dat we informatie konden verspreiden over de nationale vaccinatiecampaagne. We delen zeer belangrijke informatie snel en op een kostenefficiënte manier.”

Van busregeling tot breaking news
Wat op de digitale borden komt en waar ze staan, bepalen de steden en gemeenten ook zelf. Jan Bussels: “We bekijken het samen vanuit het perspectief van de burger. We zijn altijd online via onze smartphone, tot we ons begeven in de publieke ruimte. Wanneer we onderweg zijn, valt die verbondenheid vaak weg. Mensen willen op de hoogte blijven van updates en relevante informatie over bijvoorbeeld mobiliteit. Dat biedt hen de flexibiliteit waar we inmiddels als maatschappij aan gewend zijn.”

In tegenstelling tot broadcasting is ons doel om de verfijnde doelgroep onmiddellijk te bereiken op een zinvolle manier.

“Mobiliteit is vaak het eerste waar we aan denken, maar er zijn natuurlijk meer thema’s die leven in steden en gemeenten. Denk aan informatie over culturele evenementen of feesten van verenigingen, promotie voor lokale handelaars, veiligheidsmeldingen, enzovoort”, gaat Jan verder.



Een communicatiestrategie voor steden en gemeenten
“Digital signage is een waardevolle aanvulling van een lokale of regionale communicatiestrategie. Hoe uniformer de boodschap, hoe duidelijker voor de burgers. Let wel, dit gaat alleen op wanneer die is aangepast aan het medium.” Jan Bussels vult aan: “Passanten blijven gemiddeld niet langer dan 10 seconden voor een bord staan, daarom visualiseren en timen wij de boodschappen voor het beste resultaat.”

Communicatie als één geheel
Bussels: “We zien dat communicatie naar de burger steeds meer gecentraliseerd, digitaal en informatief moet zijn. Steden en gemeenten zijn alsmaar meer bezig met het opzetten van een gestructureerde communicatiestrategie. Het samenwerkingsverband Smartville speelt daar bijvoorbeeld ook op in.”

Smartville is een maatschap die bestaat uit IT-ondernemingen en smart city-specialisten. Ze wonnen een raamcontract van Cipal, waardoor steden en gemeenten hun smart city-oplossingen kunnen aankopen zonder uitgebreide aanbestedingsprocedure. “Het vergemakkelijkt het proces voor besturen om op een correcte manier een product neer te zetten. Ook hier werken we met MyCSN als centrale datahub. We zorgen er als aanbieders van slimme oplossingen dus voor dat steden en gemeenten toegang hebben tot alle data, kennis en apparatuur om heldere boodschappen uit te sturen.”

Met Smartville gaat uw smart city snel van start

Begin 2020 werd de tijdelijke maatschap Smartville opgericht door Cegeka, CIPAL Schaubroeck, Crescent en Belfius-dochter The Studio om mee te dingen naar de aanbestedingsopdracht van de C-smart aankoopcentrale betreffende een “Smart City Cloudplatform” voor steden en gemeenten. Intussen won Smartville de aanbesteding en biedt het een ruim, divers en groeiend aanbod van oplossingen voor smart city-projecten.

We gingen in gesprek met Marnix Vrancken, business developer bij CIPAL Schaubroeck. Hij is als accountmanager verantwoordelijk voor de oplossingen die CIPAL Schaubroeck aanbiedt binnen het raamcontract Smartville. Hij vertelt ons over de visie achter Smartville en hoe de tijdelijke maatschap de ambities van lokale overheden in de praktijk kan invullen.

“We maken ons concept het liefst bekend vanuit concrete projecten die de lokale overheden echt interesseren. Zo bieden we vanuit Smartville een oplossing voor de vaststelling en vlotte verwerking van alles wat betreft GAS-sancties, vergunningen, retributies en belastingen. We hebben projecten in verband met sluikstorten, parkeerinbreuken, autoluwe zones, snelheidsinbreuken in zones 30 of zones 50. Zo proberen we aan te tonen dat kiezen voor Smartville een goede manier is om eenvoudig te starten met slimme toepassingen”, vertelt Vrancken. “Dankzij het raamcontract hoeven de besturen bovendien geen aanbestedingsprocedure op te starten. Men kan eenvoudig overgaan tot aankoop en snel van start gaan. Dat is wat men nodig heeft. De technologie bestaat, de ideeën zijn er, maar de drempel moesten we verlagen.”

Totaaloplossingen

“We bieden een vijftiental oplossingen aan, plus een breder verhaal”, zegt Vrancken. “Het gaat echt over het ontzorgen van de lokale besturen. Denk aan onze totaaloplossing op gebied van handhaving. Met ANPR-camera’s en een volledige strategie voor infrastructuur en IT-architectuur, die steeds toekomstgericht en dus integreerbaar is, maken we een volledig plan. Voor de wettelijke

verwerking van GAS 5-boetes is er samenwerking met de lokale politiezones mogelijk via de AutoTicket-toepassing. Het automatisch handhavingsplatform stelt de sanctionerende ambtenaar in staat om in enkele klikken alle GAS-boetes te verwerken. Door integraties met de toepassingen van bpost, met de digitale handtekening, centraal debiteurenbeheer en meer, verloopt het hele proces van a tot z automatisch en correct.”

Meetapparatuur, verwerkingsplatform, analysetools en presentatietools voor de gegevens, Smartville levert het allemaal. De constante is dat ze open interfaces hebben en dat toekomstige apps ook op het platform kunnen draaien.

Handhaving is één van de drie takken waarbinnen Smartville zulke totaaloplossingen aanbiedt. Vrancken vult aan: “Als tweede is er mobiliteit, waarvoor we onder meer samenwerken met Be-Mobile voor shop and go-projecten of verkeers- en parkeergeleiding. Tenslotte bieden we ook de producten en diensten van MyCSN aan.”

Beleidsondersteuning in Edegem

“We zijn nu een klein jaar verder en er zijn al heel wat projecten lopende of in opstart”, vertelt Vrancken. “De collegewijk in Edegem kreeg

al jaren te kampen met sluipverkeer. Als vervolg op een weinig succesvol proefproject met verdwijnpalen, plaatste men een ANPR-camera op een cruciaal kruispunt. Op de tijdstippen dat veel ouders hun kinderen komen ophalen, moet men sinds het begin van het schooljaar een vergunning hebben. Dat konden toegestane passanten zoals ouders en zorgverleners aanvragen via het e-loket van InTouch. Wie zonder vergunning toch doorrijdt, krijgt een GAS-boete. Het is een mooi project en door vanaf het begin te evalueren, merken we dat er goede resultaten behaald worden.”

Toekomstgericht investeren

Vrancken: “Het is belangrijk dat je smart city-toepassingen en infrastructuur aankoopt met een blik op de toekomst. We raden besturen af om iets aan te kopen dat op zichzelf staat, waarbij je na twee jaar misschien beseft dat de toepassing niet integreerbaar is met andere toepassingen en bijgevolg een loze investering is. Hier ligt de kracht van Smartville: we bieden toepassingen aan die passen binnen een groter geheel, die je kan integreren met andere toepassingen binnen de vier grote beleidsdomeinen mobiliteit, verkeersveiligheid, milieu en lokale economie.”

“Meetapparatuur, verwerkingsplatform, analysetools en presentatietools voor de gegevens, Smartville levert het allemaal. De constante is dat ze open interfaces hebben en dat toekomstige apps ook op het platform kunnen draaien.”

MyCSN dataplatform voor data-gedreven beleid

Vrancken: “De gegevens van de verschillende Smartville-toepassingen kunnen ook beheerd worden via het MyCSN dataplatform, vooral

als men werkt aan een data-gedreven beleid. MyCSN verzamelt, analyseert en presenteert data op maat van elke lokale overheid en organisatie. Het dataplatform helpt om snel en betaalbaar een betere beleidsvoering te realiseren.”

Genk: Meerwaarde van data voor beleid en burgers

Er is steeds meer data beschikbaar, maar het vraagstuk waar beleidsmakers mee geconfronteerd worden, is welke data relevant zijn en hoe die best gebruikt kunnen worden. Vrancken illustreert aan de hand van een GAS-project in Genk: “Stad Genk heeft geïnvesteerd in trajectcontroles om de snelheid binnen hun bebouwde kom en ook op de bovenlokale verbindingswegen te handhaven. Daarvoor hebben ze nu een efficiënte software om verschillende types GAS-boetes automatisch te verwerken en een centraal invorderingsplatform om de betalingsstatus van de boetes op te volgen. Het doel is veiliger verkeer en vlottere mobiliteit.”

Vrancken voegt toe: “Genk wil aan de verschillende lopende projecten echter een meerwaarde geven. Ze willen de inwoners informeren over de resultaten van hun inspanningen, bijvoorbeeld door de gegevens visueel voor te stellen. Er loopt een haalbaarheidsstudie om te kijken wat er mogelijk is en welke gegevens relevant zijn voor de Genkse burgers en het beleid. Informatie over het verkeersgedrag krijgt dan eventueel een correlatie met andere data zoals de impact van weersomstandigheden, tijdstip, lopende events, enzovoort. Met het resultaat van die studie zal Genk in grote mate kunnen bepalen welke gegevens ze visualiseren via het MyCSN dataplatform. Zulke overzichten kan men dan gebruiken om de Genkse burger te informeren.”

Smartville: Een blijvend innovatief en competitief aanbod

Vrancken concludeert: “Met Smartville bieden we kant-en-klare oplossingen die men snel kan implementeren. Lokale overheden kunnen eenvoudig toetreden tot het raamcontract, zonder aankoopverplichting noch minimumafname. We willen wel innovatieve en competitieve oplossingen blijven aanbieden. Daarom evalueren we regelmatig. Het raamcontract biedt de mogelijkheid om het Smartville-aanbod te verbreden of te vernieuwen, onder goedkeuring van de aanbestedende partij C-smart. Zo blijft Smartville voor een relevant aanbod zorgen voor lokale overheden en organisaties, vandaag en binnen vijf jaar.”



Marnix Vrancken:

“We bieden alleen toepassingen aan die passen binnen een groter geheel. Men kan ze integreren met andere toepassingen binnen de vier grote beleidsdomeinen mobiliteit, verkeersveiligheid, milieu en lokale economie.”

Stappenplan voor smart city-projecten

Een slimme stad lijkt soms een ongrijpbaar concept. Hoe legt u de basis voor een data-gedreven beleid met smart city-toepassingen?

Bekijk ons smart city-stappenplan op mycsn.be/stappenplan.

U verneemt welke voorbereiding zo'n project met zich meebrengt en aan welke resultaten u kan werken.

Liever technisch?

Ontdek het MyCSN dataplatform. Onze IT-infrastructuur in de cloud is de centrale en beveiligde locatie om gegevens te verzamelen, beheren, analyseren en gecontroleerd uit te wisselen.

Uit welke componenten bestaat het MyCSN dataplatform en hoe beveiligen we dit? Welke rol speelt dit dataplatform in uw slim bestuur? We schreven het voor u uit. Lees onze geüpdatete whitepaper op mycsn.be/infrastructuur.



Ga naar **mycsn.be/stappenplan** of naar **mycsn.be/infrastructuur** en bekijk het stappenplan of download gratis de technische whitepaper.

MyCSN, info@mycsn.be, bel 014 39 70 70

Franklin Rooseveltplaats 12, 2060 Antwerpen - Trichterheideweg 8, 3500 Hasselt