

Fase	Beleidsuitdaging	Zoektocht naar brondata	Dataverzameling	Centralisatie van data in datawarehouse	Ontsluiting van dashboard naar burger	Effect van beleidsmaatregel opvolgen
Interactiepunt	Omdat ik in een kinderrijke verkaveling woon, en vaststel dat er toch veel meer auto's door de straat rijden dan er inwoners wonen, stel ik voor aan het lokaal bestuur om een verkeersfilter te plaatsen, zodat enkel nog auto's die plaatselijk verkeer zijn de wijk in mogen rijden, en fietsers en voetgangers via smalle doorgangen toch gebruik kunnen maken van de doorsteken in de wijk.	Ik krijg van het lokaal bestuur een telraam om de verkeersbewegingen in mijn straat in kaart te brengen. Deze sensor genereert tellingen die nuttige data oplevert over mobiliteit in mijn straat.			Op de eerste dag van de maand krijg ik een pushmelding met het dashboard mobiliteit waarop de gegevens van de regio van de afgelopen maand staan. Ik ga een kijkje nemen en ga na of er veel auto's in de straat passeren in vergelijking met andere wijken.	Nu de verkeersfilter is geïnstalleerd kan ik de trendlijn bekijken om te zien of het aantal wagens in de wijk effectief minder wordt. Bij vragen of onduidelijkheden over het dashboard kan ik een medewerker van het lokaal besturen contacteren om vragen te stellen.
Medium	Klassieke briefwisseling of mail naar het onthaal lokaal bestuur	Sensor passantentelling (telraam)	Digitaal platform	API softwaretoepassingen	Website	Website
Ervaring						
Frontoffice	Ik word uitgenodigd om deel te nemen aan een gebruikerspanel over mobiliteit.	De dienst mobiliteit ontvangt het gebruikerspanel en uit de bespreking komt het bestaan van een citizen science project naar boven, waarbij burgers met eenvoudige passantentellers het verkeer in hun straat monitoren. Ik krijg een dergelijk telraam mee naar huis om aan het raam van mijn gevel te bevestigen.	Ik kan via digitale toepassing op elk moment de data van mijn telraam aflezen.		Ik heb een zicht op mobiliteit in de stad/regio door de dashboards op de website te raadplegen.	Ik kan de evolutie van de mobiliteit in mijn straat zelf zien.
Backoffice	De dienst mobiliteit wil mijn denkpiste onderzoeken, maar heeft te weinig bruikbare gegevens om in kaart te brengen hoe het gesteld is met de verkeersdrukke en het sluisverkeer in de wijk. Omdat er nog gelijkaardige vragen van burgers in de regio bestaan, wordt een gebruikerspanel mobiliteit georganiseerd.	De telramen worden aangekocht en aan het gebruikerspanel geleverd.	De gegevens van verschillende telramen, geven een beeld van de mobiliteit op verschillende locaties en op verschillende tijdstippen in de regio. Er zijn objectieve gegevens beschikbaar over mobiliteit in de stad.	Er worden API's geschreven om de gevraagde gegevens zo veel mogelijk geautomatiseerd naar het datawarehouse te ontsluiten	De mobiliteitsambtenaar stelt een proefopstelling in de wijk voor met een verkeersfilter om te zien of dit het aantal wagens in de wijk effectief vermindert.	De mobiliteitsambtenaar kan op basis van de evolutie in de tellingen zien of de proefopstelling effect heeft. Hij of zij beslist om de proefopstelling al dan niet definitief te maken.
Verschil huidige aanpak (wanneer van toepassing)	Beleidsbeslissingen worden vaak op buikgevoel genomen, zelfs zonder dat er écht naar onderliggende vragen van de burgers wordt geluisterd. Een panel bestaande uit burgers kan de probleemstelling scherp zetten, en oplossingsgericht mee nadenken.	De diensten bepalen zelf welke data ontsloten worden, zonder hierbij echt in interactie te gaan met een groep burgers. Gebruikerspanels zorgen dat de medewerkers uit eerste hand de vragen en behoeften van burgers leren kennen, wat de informatievraag van hun burgers is.	Mobiliteit is steeds een gevoelig onderwerp, omdat er voor de ene te veel wagens in de straat passeren, terwijl de lokale ondernemer net veel verkeer wil voor zijn handelszaak. Metingen van passantentellers zorgen dat feiten worden geobjectiveerd. Het feit dat de burger mee kan helpen data verzamelen, zorgt voor een grote betrokkenheid bij het thema.	Gegevens worden op vandaag vaak manueel verzameld, wat tijdrovend kan zijn en kans geeft op fouten bij het "overschrijven". Wat we nu ook vaak zien is dat de gegevens ontsloten worden in een eigen dashboard van de softwareleverancier, waardoor je allerlei silo's krijgt. De meerwaarde van ontsluiting van data naar het datawarehouse ligt in het feit dat je dan data kan beginnen combineren met andere gegevens, zoals het weer. Dan wordt dit een waardevol beleidsinstrument.	Op vandaag zijn mobiliteitsgegevens fragmentair beschikbaar op de website, als ze al beschikbaar zijn. Er is geen centraal beeld op basis van up to date data dat zicht geeft op mobiliteit in de vervoerregio. Het vergt voor lokale besturen grote inspanningen om de berg data waarop we zitten, op een zinvolle manier te ontsluiten aan de burger. De informatie stopt bovendien vaak aan de gemeentegrens, hoewel veel maatschappelijke uitdagingen niet stoppen aan de gemeentegrenzen.	Beleidsvragen werden in het verleden vaak ad hoc beantwoord, en zonder echt kennis te hebben van objectieve feiten. Data zorgt voor gefundeerde beslissingen, waarvan het effectief ook kan gemeten worden. In dit geval wordt de burger van heel nabij betrokken. Het blijft gevoelige materie, dus 100% zekerheid dat de burger tevreden is met de genomen beslissing ben je niet. Maar als de beslissing voor de burger negatief uitvalt, kan je op basis van de objectieve gegevens argumenteren waarom een bepaalde beslissing werd genomen.

Pagina	Pagina #REF!	Blauwdruk: 0					Datum: 00/01/1900	
Fase		[naam fase]	[naam fase]	[naam fase]	[naam fase]	[naam fase]	[naam fase]	[naam fase]
Interactiepunt								
Medium								
Ervaring		😊	😐	☹️				
Frontoffice								
Backoffice								
Verschil huidige aanpak (wanneer van toepassing)								