

# Snel en effectief naar de juiste plaats

Het reduceren van **ZOEKVERKEER** op zoek naar parkeerplaatsen in een stad kan een enorme impact hebben op de omstandigheden in een binnenstad. Maar hoe zorg je ervoor dat reisinformatiediensten over de juiste informatie beschikken? Daarvoor is een centrale en zo volledig mogelijke **REGISTRATIE** van groot belang. Ron Peerenboom van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat in op de stand van zaken en de uitdagingen voor de toekomst.



*Ron Peerenboom: "Bij de dynamische data is pas 40-50 procent van de garages en terreinen ontsloten. Daar moet dus nog veel gebeuren, niet alleen technisch maar vooral ook organisatorisch."*

**R**on Peerenboom werkt voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hij is lid van het team Intelligent Traffic Systems die zich o.a. via het programma Talking Traffic bezighoudt met het ontsluiten van data-items, waarmee de weggebruiker intelligenter wordt en de weg wordt vrijgemaakt voor bijvoorbeeld autonoom rijdende voertuigen. "Daarbij gaat het om data-items die nu nog via een navigatiesysteem van belang zijn om reizigers te instrueren c.q. te adviseren. Maar in de toekomst gaat dat advies het voertuig zelf in, zodat het voertuig beslissingen kan nemen. Daarbij kun je denken aan communicatie met intelligente verkeerslichten om de doorstroming te bevorderen en zo efficiënt mogelijk te maken. Ook kun je in de toekomst denken aan variërende maximumsnelheden op elk moment op elke weg in Nederland, aan evenementen en de gevolgen ervan voor het verkeer, aan wegwerkzaamheden en incidenten en de restuur van incidenten en aan brugopeningen. En natuurlijk heb je het ook over parkeerdata.

Je hebt het kortom over data uit het publieke domein die je centraal verzamelt en die vervolgens als open data beschikbaar moeten worden gesteld aan reisinformatiediensten zoals Google Maps, Waze en Flitsmeister die het willen ver-

werken in navigatiesystemen zodat de automobilist de meest optimale route kan kiezen."

## **LAST MILE**

Parkeerdata zijn daarbij interessant, aldus Peerenboom, omdat momenteel bij doorstroming de meeste aandacht is voor de last mile, het gedeelte van de ringweg de stad in. "Daarbij zit enorm veel zoekverkeer, naar schatting 10 tot 30 procent. Als je dat zoekverkeer kunt terugdringen of zelfs elimineren door ze direct naar een vrije parkeerplaats bij hun bestemming te navigeren, kun je een enorme impact hebben op de omstandigheden – bereikbaarheid, luchtkwaliteit, geluid etc. – in een binnenstad." Peerenboom houdt zich sinds 2014 bezig met het ontsluiten van parkeerdata als open data. En dat is complex: "Je hebt het namelijk over onstreet en off street, over publieke en private exploitanten en over statische en dynamische data. Die informatie komt vanuit verschillende kanten en wij proberen die informatie beschikbaar te krijgen en vervolgens op een uniforme manier te ontsluiten voor de afnemers."

Die centrale plek werd het Nationaal Parkeer Register (NPR) dat beheerd wordt door de RDW. Toen dat eenmaal stond, werden de gemeenten benaderd om de statische data over hun parkeerfaciliteiten in te voeren en te beheren

zodat deze gevonden konden worden. “Gemeenten die aangesloten zijn bij het SHPV deden dat al, want die gebruikten die data om parkeerbelasting te kunnen innen. Voor de andere gemeenten heeft de RDW tools gemaakt zodat het laagdrempelig voor ze werd om de data in te voeren en te updaten.”

Een tweede stap was om ook dynamische data te publiceren, met name van garages, om zo te weten waar er beschikbare plekken zijn zodat je ernaartoe kunt laten navigeren. “Dan krijg je te maken met de parkeermanagementsystemen (PMS) en de parkeerrouteinformatiesystemen (PRIS). De vraag is dan om de dynamische informatie over bezetting die je nu laat zien op borden op de weg via het internet te ontsluiten zodat de automobilist via reisinformatiediensten realtime ziet waar plekken zijn. Want dat blijkt technisch relatief simpel.”

### BOOKING.COM

Private exploitanten van parkeergarages zijn daarbij volgens Peerenboom terughoudend hun dynamische data als open data (zonder gebruiksvoorwaarden) beschikbaar te stellen. De zorg leeft dat er bij parkeren een booking.com gaat ontstaan, waarbij de exploitanten moeten betalen voor reserveringen in hun faciliteit. “Daarom leggen ze voorwaarden op aan het gebruik van de dynamische data. De data mogen niet worden opgeslagen en geanalyseerd op trends maar alleen worden doorgegeven ‘as is’. En dat doorgeven moet aan een ‘trusted third party’, een partij die niet met de data aan de haal gaat voor eigen commerciële doeleinden.” Het NPR heeft momenteel, volgens een schatting van Peerenboom, 90 tot 95 procent van de off street parkeerfaciliteiten in het systeem zitten. “Aan een faciliteit kun je vervolgens een aantal attributen hangen zoals betaalmethodes, aantal laadplekken en breedte van de vakken. We hebben toen gekeken welke attributen voor een gemeente belangrijk zijn om controle te houden en voor een reisinformatiedienst om goed te routeren en de klant van een goed advies te voorzien. Dat leidde tot zes velden: de GPS Coördinaten van de in- en uitritten, de tarieven en de periodes dat de tarieven van toepassing zijn, het emailadres van het parkeerloket, beperkingen (bijvoorbeeld maximum inrijhoogte), openingstijden en de laatste uitrijtijd



*De Parkeerdata Monitor is voor iedereen toegankelijk via [www.openparking.nl](http://www.openparking.nl).*

en als laatste de actuele beschikbaarheid van parkeerplaatsen (dynamische data). Daarbij moeten gemeenten en de private exploitanten de statische data zelf invoeren in het NPR. De dynamische data moeten worden ontsloten via een aanwezig registratiemechanisme. Dat kan bijvoorbeeld een provider zijn die een lus beheert, een parkeermanagementsysteem dat de slagboom beheert, of een PRIS. Je hebt kortom naast het NPR voor de statische data, ook ontsluiting nodig voor de dynamische data die afkomstig zijn van datacentra van een aantal leveranciers.”

### SPDP

Toen het ministerie hier in 2015 mee bezig was, was er nog geen uniforme standaard. “We hebben toen met een aantal grote gemeenten, een aantal PMS en PRIS leveranciers en een aantal private exploitanten zo’n standaard gedefinieerd: de Standaard voor Publicatie Dynamische Parkeerdata (SPDP). Daarin ligt vast hoe je statische data structureert en hoe je ze vervolgens koppelt aan dynamische data. Ook is er een ontsluitingsmechanisme ontwikkeld, waarbij elke keer dat er een nieuwe faciliteit wordt aangemaakt in het NPR er een uniek nummer wordt toegekend. In de parkeerindex wordt die faciliteit vervolgens gekoppeld aan dynamische data, zodat elke faciliteit twee links heeft, naar statische data (uit het NPR) en naar dynamische data (uit de datacentra van leveranciers).”

Peerenboom ziet dat er nu ook partijen komen die dynamische data van straatparkeren gaan aanleveren. “Je hebt nu al start-ups die komen met low intensity sensors, die op de weg worden geplakt en verbonden zijn met een access point aan een lichtmast. Met name bij taxistandplaatsen en laad- en losplekken is dat interessant.”

**‘In de toekomst gaat het advies het voertuig zelf in, zodat het voertuig beslissingen kan nemen’**

**'Je ziet dat bij veel faciliteiten nog niet alle zes velden van de statische data zijn ingevuld'**

#### **OP ORDE**

Een belangrijke uitdaging is om statische data op orde te hebben. "Je ziet dat bij veel faciliteiten nog niet alle zes velden zijn ingevuld. Bij het op orde krijgen daarvan kan het SHPV een belangrijke rol spelen, omdat daar al veel gemeenten bij zijn aangesloten (zie elders in deze editie-red.). Wij zouden daarnaast graag zien dat het SHPV een rol gaat spelen bij het ontsluiten van open parkeerdata. En dan met name de kwalitatieve kant ervan. Momenteel beheert het RDW namelijk wel het NPR, maar is het niet verantwoordelijk voor de kwaliteit van de data. Dat zijn namelijk de gemeenten zelf. Op korte termijn hopen we als ministerie afspraken te maken met het SHPV, inclusief de gezamenlijke inspanningen van SHPV, gemeenten en Ministerie. Dat betekent overigens ook dat met SHPV de samenwerking moeten worden gezocht voor het faciliteren van de niet-SHPV gemeenten." En daar houdt het niet op. "Als je nog iets verder kijkt, kan het SHPV uitgroeien tot het platform voor alles wat te maken heeft met verblijfsrechten: van fietsparkeren en truckparking tot milieuzones, maar dat is uiteraard aan de leden van SHPV om te bepalen."

#### **MAAS-PILOTS**

"In Nederland gaan we zeven MaaS-pilots in de markt zetten. Parkeren wordt daarin heel belangrijk, want bij alle modaliteiten die je bij MaaS gebruikt zitten overstappunten, waar je bijvoorbeeld overstapt in je deelauto of op je deelfiets. In dat concept worden verblijfsrechten voor aanbieders van deelauto's en deelfietsen belangrijk. De gebieden waar ze dat mogen aanbieden moeten dus ook beschreven worden. Als je die onderbrengt in een Nationaal register kan een MaaS-aanbieder of -dienstverlener op één plek de informatie ophalen om de reis voor zijn klant te plannen."

#### **UITBREIDINGSMOGELIJKHEDEN**

Peerenboom ziet nog genoeg uitbreidingsmogelijkheden voor een open parkeerdatasysteem 2.0. "Je kunt daar gegevens van partijen als ParkBee in opnemen – parkeervoorzieningen van bedrijven die bijvoorbeeld alleen 's avonds of in het weekeind te gebruiken zijn – en je kunt ook denken aan evenementen. Die richten vaak tijdelijk extra parkeerfaciliteiten in, bij-

voorbeeld in weilanden, die daarna niet meer die functie hebben. Voor deze partijen is het NPR een te zwaar en ingewikkeld systeem. Voor bezoekers van een dergelijk evenement is het wel van belang te weten hoe ze bij die tijdelijke voorzieningen komen, zonder al het overige verkeer te blokkeren. Daarom denken we eraan om een tweede, light systeem inclusief een gemakkelijke beheertool te ontwikkelen en te koppelen aan het NPR. Dat kan 'light' omdat er geen betalingen en boekingen in plaatsvinden of gekoppeld is aan handhavingstaken. Daarbij zijn we ook aan het nadenken wie daarover de regie krijgt. Dat kan het ministerie zijn, maar zou ook het SHPV kunnen zijn of we doen het samen. Die gegevens in zo'n systeem worden uiteraard vervolgens ook beschikbaar gesteld aan reisinformatiediensten. Voor gemeenten kan het waardevolle beleidsinformatie opleveren."

#### **AFSLUITING**

Aan het eind van het gesprek kijkt Peerenboom terug op de afgelopen drie jaar: "We hebben sinds 2015 enorme vooruitgang geboekt met het ontsluiten van de statische- en dynamische data van publieke en private parkeerfaciliteiten. De inschatting is dat we van 95 procent van alle publiek toegankelijke parkeerfaciliteiten de statische data hebben ontsloten middels het NPR. Bij de dynamische data is echter pas 40-50 procent van de garages en terreinen ontsloten, en daar moet dus nog veel gebeuren, niet alleen technisch maar vooral ook organisatorisch. De samenwerking met SHPV en RDW heeft zich de laatste maanden sterk ontwikkeld. Om inzicht te verkrijgen in de kwaliteit van deze data hebben we vanuit het Ministerie een Parkeerdata Monitor laten ontwikkelen. Deze is voor iedereen toegankelijk via [www.openparking.nl](http://www.openparking.nl) en heeft tot doel om de gemeenten te helpen met de kwaliteitsverbetering en afnemers te laten zien wat er aan parkeerdata voorhanden is. De parkeerdata kan benaderd worden via de parkeerdata index, waarvan de laatste versie te vinden is op [www.parkeerdatacatalogus.nl](http://www.parkeerdatacatalogus.nl). De statische en dynamische parkeerdata worden als open data ter beschikking gesteld, uiteraard binnen de kaders, verplichtingen en beperkingen van de AVG."

**'De samenwerking met SHPV en RDW heeft zich de laatste maanden sterk ontwikkeld'**