

# Hoe completer de open parke

WAAR STAAN WE EN WAT IS ER NOG NODIG VOOR VOLLEDIGE ONTSLUITING?



*Open parkeerdata beperkt zoekverkeer en wegcapaciteit wordt beter benut*

# erdata, hoe hoger de baten

In de zomer van 2013 heeft minister Schultz aangekondigd binnen 2 jaar de statische en dynamische parkeerdata als open data te willen ontsluiten, vanuit het programma Beter Benutten. Een jaar later was de eerste mijlpaal: sinds juli 2014 zijn de openbare gegevens over parkeergebieden en –tarieven van Nederlandse gemeenten vanuit het Nationaal Parkeer Register (NPR), dat wordt beheerd door de Dienst Wegverkeer (RDW), als open data beschikbaar. Vervolgens heeft een uitbreiding op de beschikbare gegevens plaatsgevonden vanuit het initiatief Beter Benutten. En sinds eind november zijn de eerste actuele gegevens over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor iedereen te gebruiken. Marktpartijen en gemeenten kunnen met deze data toepassingen ontwikkelen om het parkeergemak voor bezoekers en gemeenten te vergroten.

**M**et het beschikbaar stellen van parkeerdata wil de overheid marktpartijen stimuleren reisinformatiediensten te ontwikkelen. Gemeenten, partijen uit de parkeerbranche en andere belanghebbenden hebben aangegeven hier grote voordelen in te zien. Met de statische data en 'real time' beschikbaarheidsgegevens krijgen automobilisten een actueel overzicht van hun parkeermogelijkheden. Na Q-Park zullen ook andere parkeerbedrijven de vrije plaatsen van hun parkeergarages gaan aanbieden. Op termijn zullen ook beschikbaarheidsgegevens van parkeerplaatsen op straat aangeboden worden.

## Kwaliteit data verder verbeteren

Het ontsluiten van parkeerdata is een gezamenlijk initiatief van het ministerie van Infrastructuur & Milieu, gemeenten en exploitanten van parkeergarages. De bron van de statische parkeergegevens is zoals gezegd het Nationaal Parkeer Register (NPR). De RDW heeft als taak het verzamelen en beheren van statische parkeerdata voor straat- en slagboomparkeeren en het publiceren hiervan. Q-Park beschikt over een eigen platform met parkeergegevens. Om ook deze data beschikbaar te maken voor marktpartijen worden de gegevens van de platformen middels een 'stekkerdoos' bij elkaar gebracht. Gert Jan Holland is manager van de afdeling Informatie & Rijbewijzen bij de RDW. Daarnaast is hij verant-

woordelijk voor de open data, waaronder die van parkeren, waarmee hij nauw betrokken is bij het Nationaal Parkeer Register. "We voeren een apart beleid op open data. Parkeren is hierin een mooi domein. Op dit moment wordt van alle gemeenten openbare, niet-gevoelige informatie over parkeergebieden en – faciliteiten verzameld en ontsloten op het mobiliteitsplatform van de RDW. De data wordt zowel in een modulair formaat als in losse datasets aangeboden om de markt te faciliteren en de gegevens bijvoorbeeld te kunnen laten aanbieden via apps, navigatiesystemen en websites. Het mobiliteitsplatform biedt ontwikkelaars diverse mogelijkheden om data te bekijken, te combineren en eenvoudig zelf te gebruiken." Ontwikkelaars krijgen ondersteuning met handleidingen, beschrijvingen en een forum. Van alle gemeenten in Nederland zijn op dit moment de statische parkeerdata gepubliceerd bij de RDW; er wordt voortdurend aan de kwaliteit van de gepubliceerde data gewerkt. Steeds meer gemeenten zien het belang van de open parkeerdata en richten hun processen hier beter op in. Hiermee borgen de gemeenten dat bijvoorbeeld een wijziging in de parkeerverordening ook bij de RDW - in data vorm - wordt aangepast. Het publiceren van openbare parkeerinformatie vormt daarmee één van de fundamenten voor landelijk dekkende mobiliteits- en reisadviesdiensten. De eerste toepassingen worden inmiddels aangeboden.

[tekst] AGNES JOOSTEMA

**RDW roept  
publieke en private  
exploitanten op hoge  
kwaliteit en betrouw-  
baarheid van de data  
te garanderen**



“De gemeente speelt een centrale rol in de bewaking van de kwaliteit van data”, zegt Rick Warnar, partner van adviesbureau Denion. “Die kwaliteit is beduidend beter als de gegevens actief worden gebruikt, bijvoorbeeld in de dagelijkse handhaving: er wordt dan veel kritischer gekeken naar juistheid en vindbaarheid dan wanneer de data alleen omwille van de volledigheid worden verzameld.” Naast de bewaking van de kwaliteit heeft de gemeente de zorg voor de privacy, vindt Warnar. “Het is mooi als de gemeente bedrijven faciliteert in hun dienstverlening, maar als overheid moet zij ook wel op grond van een maatschappelijke afweging eisen en grenzen stellen.” Privacy is volgens hem terecht een gevoelig aandachtspunt en daar worden hoge eisen aan gesteld. Het uitgangspunt hoort te zijn dat data alleen gebruikt worden voor het doel waarvoor ze zijn verzameld en er mogen niet meer data worden verzameld dan noodzakelijk voor dit doel. Bovendien dienen partijen transparant te zijn over de data die zij verzamelen en gebruiken. “Dat zijn principes die je niet zonder meer aan de vrije markt alleen kunt overlaten”, vindt Warnar. “Je kunt de baten van open data alleen realiseren

Parkeerd  
data is  
pas écht  
interessant  
voor  
marktpartijen  
als meer  
gemeenten  
aansluiten

als de burger vertrouwen heeft in doelmatig en integer gebruik van gegevens over zijn auto en zijn bewegingen.”

**Wat levert open parkeerddata op?**

Parkeren in de stedelijke omgeving zorgt voor zoekverkeer met tijdverlies, ergernis, onnodig gebruik van de wegcapaciteit en milieubelasting. Wanneer de reiziger op maat wordt geïnformeerd over de mogelijkheden, kosten en actuele beschikbaarheid van parkeerfaciliteiten, kan het zoekverkeer flink worden beperkt en wordt de wegcapaciteit beter benut. Het is een belangrijke stap voorwaarts in de ontwikkeling van landelijk dekkende mobiliteits- en reisadviesdiensten. Holland: “Denkend vanuit de gebruiker is het ideale



Met kwalitatief goede reisinformatiediensten is creatief parkeren niet meer nodig

scenario dat alle informatie beschikbaar is om antwoord te geven op de vraag: ‘Ik wil ergens naartoe en ergens parkeren, hoe kom ik daar het snelst?’. Dit zou betekenen dat alle parkeerfaciliteiten van BV Nederland in het NPR zijn opgenomen; zowel on- als offstreet. Alleen dan kun je de hele mobiliteitsketen compleet maken.” Een indicatie geven van hoe lang dit nog duurt

**LANDELIJKE BUSINESSCASE OPEN PARKEERDATA**

Volgens een door MU-Consult (i.o.v. de werkgroep NDPV) uitgevoerd onderzoek zijn er significante baten te verwachten bij het publiceren van alle beschikbare parkeerddata. Voor de G4 zou het gaan om 66 tot 357 duizend voertuigverliesuren en 1,5 miljoen tot 8,4 miljoen vermeden voertuigkilometers (MU Consult, 2009). Dit vertegenwoordigt (bij gehanteerde voorzichtige reistijdwaarderingen) een waarde van 600.000 tot 3 miljoen euro per jaar. Daarbovenop komen nog baten in de vorm van aantrekkelijkere stadscentra, minder uitstoot en een lagere ruimteclaim. Bij het meenemen van de G32-gemeenten (in plaats van G4) verdrievoudigen de baten. Wanneer informatie over alle gemeenten beschikbaar is, liggen de baten een factor 11 hoger in vergelijking met alleen de G4. De maximale baten van minder zoekkilometers, voertuigverliesuren en aantrekkelijkere stadscentra, als gevolg van betere parkeerinformatie, worden voor heel Nederland geschat op ongeveer 65 miljoen euro per jaar.

is lastig. “Steeds meer gemeenten worden zich bewust van de kwaliteit en het doel van open parkeerdata. Dat is een positieve ontwikkeling, net als dat steeds meer marktpartijen gebruik maken van de beschikbare data. Bovendien doen wij alles in opdracht van het ministerie, wat betekent dat er ook een wettelijke taak mee samenhangt.”

### Dynamische parkeerdata

Het als open data beschikbaar stellen van de parkeergebieden en -tarieven is een belangrijke stap voorwaarts voor de ontwikkeling van landelijk dekkende mobiliteits- en reisadviesdiensten. De data geven automobilisten een goed overzicht van de parkeermogelijkheden. De volgende stap is om ook dynamische parkeerdata volledig te ontsluiten. Dan kan de automobilist zien of de parkeerplaats van zijn keuze ook vrij is. Holland stelt echter dat er nog een flink aantal stappen gezet moet worden voor het ontsluiten van dynamische parkeerdata. “Voor goede kwaliteit van dynamische data is een hoge actualiteit nodig, dus een hoge beschikbaarheid. Hier komt een flinke technische uitdaging bij kijken, maar er zijn marktpartijen die de nu beschikbare data al gebruiken om diensten mee te ontwikkelen. Het is echter nog een groeimarkt. Mijn oproep aan publieke en private exploitanten is vooral een hoge kwaliteit en betrouwbaarheid van de data te garanderen. Niet alleen marktpartijen kunnen hier gebruik van maken, het biedt ook veel informatie om goed te kunnen handhaven.” De komende tijd maken het ministerie, gemeenten en exploitanten zich hard om ook andere publieke- en private parkeerexploitanten hun dynamische parkeerdata vrij te laten geven. Een aantal exploitanten is met de voorbereiding al in een vergevorderd stadium. Anderen zijn recentelijk aangesloten bij het project. Op dit moment is de dynamische data beschikbaar van de steden Arnhem, Deventer, 's-Hertogenbosch, Groningen P+R (Hoogkerk en Haren), Leeuwarden, Nijmegen, Tilburg en Zwolle.

“Met een hoge mate van actualiteit en beschikbaarheid hebben real time data nog geen voorspellende waarde”, zegt Rick Warnar. “De bewoner of bezoeker wil niet weten of er nu een plaats vrij is, maar tien minuten voordat hij

aankomt. Daar kun je alleen iets verstandigs over zeggen als je dynamische parkeerdata over een langere periode analyseert en op grond daarvan patronen in mobiliteit en parkeergedrag kunt herkennen en voorspellen.” Denion gebruikt in samenwerking de KU Leuven Discovery technieken om de slag van data naar duiding en betekenis te maken. “Voorspellende waarde kost meer tijd en aandacht”, zegt Warnar, “maar is wel essentieel om de baten van open parkeerdata ten

### STAND VAN ZAKEN OPEN PARKEERDATA

- **30 januari 2014:** openbare, gemeentelijke gegevens over parkeergebieden en -tarieven zijn als open data toegankelijk vanuit het Nationaal Parkeer Register (NPR);
- **juli 2014:** uitbreiding van beschikbare gegevens conform de standaard SPDP.
- **november 2014:** actuele gegevens over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen van Q-park zijn opvraagbaar;
  - Van acht gemeenten is inmiddels ook de dynamische parkeerdata beschikbaar;
  - Om bundeling van dynamische parkeerdata te waarborgen is een landelijke parkeerdata catalogus ontwikkeld.

**Hoe meer gemeenten parkeerdata ontsluiten en publiceren, hoe groter de baten!**





volle te realiseren. Een vooruitziende gemeente verzamelt ook data van niet-gereguleerde gebieden, om tijdig te kunnen anticiperen op uitwijkgedrag van automobilisten die parkeerbelasting en beperkingen willen omzeilen. Op grond van het inzicht die deze data geven, kan de bekende olievlekwerking in goede banen worden geleid.”

#### Deventer nam het voortouw

Deventer is de eerste gemeente die dynamische data publiceerde. Het is een historische stad en deze kwaliteit wil de gemeente bewaken. Dat betekent ook verkeer zo snel mogelijk naar de juiste bestemming brengen. De bezoeker is er bij gebaat, het komt de leefbaarheid en gastvrijheid ten goede en goede bereikbaarheid is goed voor de economie van Deventer. Door het vrijgeven van parkeerdata kunnen providers deze opnemen in hun routeplanners. Naast de grote providers kunnen bijvoorbeeld ook scholen, studenten of andere lokale initiatieven er gebruik van maken en de stad op hun beurt promoten. Hoe het zover kwam? In het najaar van 2014 speelde in Deventer de discussie over het vervangen van de parkeerinformatiesystemen. Momenteel is er nog geen besluit genomen of Deventer nog wil investeren in een dynamisch of statisch parkeerinformatiesysteem. Wel heeft de raad destijds een motie aangenomen om via het beschikbaar stellen van open parkeerdata van de gemeentelijke garages in te zetten op het doorgeven van parkeerinformatie via apps en in-car systemen. De eerste stap voor Deventer was het binnenha-

len van deze data in het verkeersmanagement systeem DevIS. Ingewonnen parkeerdata wordt alleen gebruikt als open data. Er is dus nog geen parkeerinformatiesysteem met borden gekoppeld aan DevIS. De tweede stap is het vrijgeven van de parkeerdata. In de werkgroep Open Parkeer Data van Beter Benutten hebben de fabrikanten van parkeersystemen afspraken gemaakt om deze data in een standaard formaat te publiceren, de 'Standaard voor Publicatie Dynamische Parkeerdata'. Dynamische parkeerdata is nog niet gebundeld op internet beschikbaar; parkeerdata van Deventer wordt gepubliceerd door Technolution. Zo zijn er meer leveranciers van parkeersystemen die data op hun systemen aanbieden. Om dit te stroomlijnen is afgesproken dat er een landelijke parkeerdata catalogus komt - ook bereikbaar via de RDW - waarin aangeven wordt waar de parkeerdata te halen is. Particuliere (private) garages maakten ook deel uit van de werkgroep parkeren, en meerdere publiceren nu ook open data. In Deventer is de open data van gemeentelijke garages zonder voorwaarden beschikbaar; de parkeerdata van de twee parkeervoorzieningen van Q-park zijn ook beschikbaar en onder voorwaarden opvraagbaar. De twee overige exploitanten leveren nog geen open parkeerdata. De gemeente Deventer heeft aangeboden dit op zich te nemen, waardoor de investeringen voor hen erg laag zijn. De eerste marktpartij die de parkeerdata gebruikt, heeft zich inmiddels gemeld: de app Times Upp van Innovactory. Ook de beschikbare data van slagboomparkeren van de gemeenten Zwolle, Leeuwarden, Tilburg, Den Bosch, Nijmegen en Arnhem worden hiervoor gebruikt. Hoe meer marktpartijen de data gaan gebruiken en effecten in zoekverkeer sorteren, hoe breder het publiceren van parkeerdata wordt gedragen.

#### Advies Deventer aan andere gemeenten

In de businesscase is te zien (zie kader, red.) dat hoe meer gemeenten parkeerdata ontsluiten en publiceren, hoe groter de baten worden. Het is daarom belangrijk dat meer gemeenten aansluiten, vindt de gemeente Deventer. Parkeerdata is dan pas écht interessant voor marktpartijen. Naast het publiceren van de statische en dynamische parkeerdata in het kader van open databeleid, kan het proces bijdragen aan de



## NIEUW PLATFORM VOOR MOBILITEITSDATA

De statische parkeerdata zijn te vinden op een nieuw platform voor mobiliteitsdata van de RDW. Eindgebruikers kunnen via [opendata.rdw.nl](http://opendata.rdw.nl) door de data grasduinen. In opdracht van Beter Benutten is een zogenaamde application programming interface (API) ontwikkeld waarmee applicatiebouwers gegevens van betaald parkeergebieden kunnen opvragen (te bereiken via [npropendata.rdw.nl](http://npropendata.rdw.nl)). Meer uitleg over het gebruik van de data is opgenomen op de website van de RDW en het Nationaal Parkeer Register .

digitalisering van het gemeentelijk parkeerbeleid, en daarmee de inrichting van effectiever parkeerbeleid. En zoek de samenwerking! Internet biedt veel mogelijkheden. In de Stedendriehoek werkt Deventer samen met Apeldoorn en Zutphen, RWS, Gelderland en Overijssel. Het verkeersmanagementsysteem DevIS van Deventer wordt nu ook gebruikt voor verkeersmanagement in Apeldoorn; in totaal zijn er 110 kruispunten op aangesloten. DevIS is via DVM Exchange gekoppeld aan de verkeerscentrale VCNON (Verkeerscentrale NoordOost- Nederland) van Rijkswaterstaat en de verkeerscentrales van de provincies Gelderland en Overijssel, waardoor regionaal operationeel verkeersmanagement mogelijk is: VCNON vervult een belangrijke functie als regiodesk. Ook de parkeerdata van Apeldoorn komen straks bin-

nen op DevIS en wordt gelijk gepubliceerd als open data; zo worden de ontwikkelingen én de kosten gedeeld. Daarnaast is het belangrijk dat steeds meer steden en private garages hun data vrijgeven. Naast dynamische data van slagboom-parkeren wordt het ook belangrijk om dynamische data van straatparkeren te publiceren. Dat wordt de volgende innovatieve stap. Het leveren van open data kan een gemeente echter ook voor lastige keuzes stellen. Zo luidt in Deventer het beleid 'parkeren in de garages'. Het openstellen van data over straatparkeren staat dit beleid in de weg; het kan er immers toe leiden dat het gebruik op straat hierdoor toeneemt. Maar de Hanzestad is ervan overtuigd dat hier een goede oplossing voor komt.



**I** Dit artikel kwam tot stand in samenwerking met de gemeente Deventer.