

Breakout-sessie ‘Het belang van parkeerdata en MaaS’

De datastromen rondom parkeren zijn een potentiële goudmijn voor het MaaS-ecosysteem, maar ook binnen gemeenten is er nog veel te winnen. Een belangrijke constatering is dat bij veel gemeenten er geen aangewezen collega is die zich met de inhoud van de data bezighoudt, bijvoorbeeld ten behoeve van monitoring en evaluatie van beleid.

Parkeren en data

Parkeerdata die nu in beeld is en die wellicht binnen MaaS gebruikt kan worden:

- Straatparkeren – papierloze vergunningen, aanmeldingen met mobiele apps, etc.
- Deelauto's – locaties en beschikbaarheid
- Deelfietsen – locaties en beschikbaarheid
- Parkeergarages – managementsystemen van exploitanten (gemeenten maar ook private partijen)

In het gesprek wordt vooral ingegaan op de *aanbodata*. Dus data over parkeerplaatsen en het gebruik ervan. Daarbij is onderscheid te maken tussen statische en dynamische data. Statische data kan worden gevoed uit bestaande systemen en daarvoor is al veel beschikbaar. Het is alleen de vraag hoe je ervoor zorgt dat deze data actueel en accuraat is. Denk aan de parkeertarieven in garages. Idealiter zou je dit goed kunnen vullen vanuit bestaande (geautomatiseerde) systemen (Machine2Machine)

De dynamische data valt te splitsen in publieke data en private data. De publieke kant is in principe openbaar (wel rekening houden met AVG) en kan worden gebruikt om beleidsevaluatie op uit te voeren en te zorgen dat er gerichte maatregelen kunnen worden uitgevoerd om duurzame vervoerwijzen te bevorderen. De private data is minder goed toegankelijk en zal meer beperkingen kennen ten aanzien van gebruik; bijvoorbeeld omdat er niets bewaard mag worden. Deze data kun je dan alleen gebruiken om meer actuele informatie richting de reiziger te geven, bijvoorbeeld om meer zekerheid te bieden over de vindbaarheid van een parkeerplaats.

Aan de vraagzijde is er ook een data- en informatiebehoefte denkbaar. Een idee is dat de parkeerder zou kunnen worden ingeschakeld om onjuiste data (bijvoorbeeld in een reisadvies met parkeren) te kunnen doorgeven aan de relevante beheerder. Een andere gedachte is dat specifieke doelgroepen een eigen vraag hebben waar (MaaS)data relevant voor kan zijn. Bijvoorbeeld gehandicapten, die graag willen weten of een parkeergarage toegankelijk is.

Handelingsperspectieven

In de groep is vooral stilgestaan bij de vraag welke informatie je nodig hebt om waarde toe te voegen aan een MaaS ecosysteem. Het advies van de groep is om daarvoor een aantal use cases uit te werken, die vanuit zowel de vraag- als de aanbodkant worden uitgewerkt. Een aantal ideeën op dat vlak om op te pakken:

- P+R data verbeteren – overstap tussen auto en OV vraagt meer en meer gedetailleerde informatie over de parkeervoorziening bij OV-haltes. Niet alleen treinstations.
- Micromobiliteit – welke datastromen wil je georganiseerd hebben rondom de (elektrische) huurstepjes in grote steden om bijvoorbeeld overlast te voorkomen of strategische locaties aan te wijzen?
- De ‘typische’ MaaS-bewoner. Kijkend naar nieuwe gebiedsontwikkelingen met een lage parkeernorm: hoe beweegt de beoogde bewoner van zo'n locatie zich en welke informatie heeft hij/zij nodig om een comfortabele en goed georganiseerde MaaS-reis te maken? Vanuit deze context vooral kijkend naar strategieën voor het (bij/ver)plaatsen van deelauto's in zo'n omgeving.
- Rolstoelers. Voor deze doelgroep is een gedetailleerde en accurate beschrijving van de rolstoeltoegankelijkheid van (parkeer)voorzieningen essentieel. Waar zitten in- en uitgangen, liften etc. in garages? Deze data is verre van compleet.
- Laadinfrastructuur, ook kijkend naar smart charging en smart grid oplossingen.

Naast de inhoudelijke aspecten is dan de vraag hoe deze use cases kunnen bijdragen aan de verbetering van de kwaliteit van de data.