

Een perspectief op MaaS

Gids voor decentrale overheden

definitief november 2022

 mra-platform
smartmobility

Inhoud

1. Aanleiding en leeswijzer	3
1.1. Waarom deze gids – een perspectief op MaaS voor decentrale overheden	3
1.2. Voor wie is deze gids	3
1.3. Totstandkoming van deze gids	4
2. Mobility as a Service – wat is het?	5
2.1. Waar staan we nu met de ontwikkeling van MaaS?	6
2.2. Onze voorlopige conclusies over MaaS	10
3. Kansen voor decentrale overheden om met MaaS aan de slag te gaan	11
3.1. Stop met pilots, start met een ‘minimaal levensvatbare aanpak’ aanpak	11
3.2. Stimuleer samenwerking met bestaande apps en platforms	11
3.3. Focus op het ontwikkelen van een reizigersgroep	12
3.4. Stimuleer het aanbod van verschillende vormen van mobiliteit	12
4. Fasering en checklist – MaaS voor decentrale overheden	13
5. Over het platform smart mobility	15

1 Aanleiding en leeswijzer

Waarom deze gids –

een perspectief op MaaS voor decentrale overheden

Mobility as a Service (MaaS) is al een aantal jaar een begrip. MaaS is een concept gericht op het bieden van comfortabel reizen van deur tot deur, gebruikmakend van een mix aan mobiliteitsopties. Denk hierbij aan openbaar vervoer en ook deelmobiliteit. Hiermee biedt MaaS kansen voor een aantal grote opgaven op het gebied van klimaat, bereikbaarheid en leefbaarheid. Ook binnen de Metropoolregio Amsterdam zien we kansen voor MaaS. MaaS kent vele verschillende definities en uitwerkingen. Hier willen we van af, het is belangrijk om als overheden tot een gezamenlijke definitie te komen, om elkaar te begrijpen en om de markt te structureren. Binnen het MRA-platform Smart Mobility komen onze partners, Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Provincie Flevoland samen om te werken aan een gemeenschappelijke zienswijze op dit onderwerp. En die zienswijze en achterliggende eigen visie op MaaS, is vastgelegd in deze gids voor decentrale overheden. Hiermee geven we input, richting en concrete handvatten voor diegene die aan de slag wil met MaaS.

Voor wie is deze gids

Deze gids is opgesteld voor beleidsmakers en gebiedsregisseurs bij gemeenten, provincies en vervoersautoriteiten die nu of in de toekomst aan de slag willen met MaaS.

Sommige gemeenten hebben al een divers aanbod van deelmobiliteit in de gemeente (al dan niet gekoppeld aan hubs) of willen in één keer een aanbod aan deelmobiliteit creëren in bestaande omgeving of bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een digitaal MaaS-platform om aanbod te bundelen.

De rol van de gemeenten ten aanzien van deelmobiliteit is evident. Voor specifieke vragen over (starten met) het organiseren van deelmobiliteit op straat en de wijze waarop hiervoor een juridische basis kan worden gelegd in de parkeerverordening (alleen auto) of algemene plaatselijke verordening (APV), verwijzen we graag naar de handleiding voor gemeenten – basis voor sturing op deelmobiliteit¹. Voor alle vragen over het inpassen van deelmobiliteit in nieuwe gebiedsontwikkeling, verwijzen we graag naar de leidraad gebiedsontwikkeling & smart mobility².

Voor alle vragen over hubs, verwijzen we graag naar de gewijzer mobiliteitshubs³.

MaaS biedt kansen in relatie tot een aantal grote opgaven op het gebied van klimaat, bereikbaarheid en leefbaarheid.



¹ https://smartmobilitymra.nl/wp-content/uploads/2021/12/Handleiding_basis-sturing_deelmobiliteit_MRA-smart-mobility.def_.pdf

² <https://smartmobilitymra.nl/wp-content/uploads/2021/07/MRA-smart-mobility-leidraad-V9.pdf>

³ <https://smartmobilitymra.nl/thema/gebiedsontwikkeling/>

Aanleiding en leeswijzer

De rol van de decentrale overheid ten aanzien van de ontwikkeling van digitale apps en platforms lijkt op het eerste oog vrij klein, maar is juist vrij groot. Zelfs op gemeentelijk niveau. In deze gids wordt uitgelegd hoe dat zit. Digitale apps en platforms stimuleren multimodaal reizen, en dat draagt weer bij aan allerlei overheidsdoelstellingen. Zo kun je bijvoorbeeld de groeiende parkeerbehoefte afremmen door meer mensen multimodaal te laten reizen. Deze gids biedt handreikingen aan (strategische) beleidsmakers en medewerkers die zich bezighouden met alle vormen van gedeelde mobiliteit, dus inclusief ov, of die betrokken zijn bij het gebiedsontwikkelingsbeleid (al dan niet specifiek met hubs) binnen de gemeente.

Deze gids bestaat uit een beschouwing op wat wij als gezamenlijke partners binnen het MRA-platform Smart Mobility zien als:

- wat MaaS is (en wat niet);
- welke kansen er lokaal liggen om aan de slag te gaan met MaaS;
- welk stappenplan hierbij past.

Totstandkoming van deze gids

Voor de inhoudelijke totstandkoming van deze gids is geput uit verschillende bronnen; hier wordt met voetnoten naar verwezen. Daarnaast is input opgehaald vanuit discussie en review door het kernteam MaaS van het MRA-platform Smart Mobility.

De rol van de decentrale overheid ten aanzien van de ontwikkeling van digitale apps en platforms lijkt op het eerste oog vrij klein, maar is juist vrij groot. Zelfs op gemeentelijk niveau.



2 Mobility as a Service – wat is het?

We zien in praktijk dat er veel verschillende definities worden gehanteerd van MaaS.

MaaS genereert, naast service voor de reiziger, beleidsmatige inzichten in reisbehoeften en gedrag, waarmee de overheid betere beslissingen rondom mobiliteit kan maken

De hoeveelheid verschillende definities maakt het complex, omdat daarmee niet altijd duidelijk is wat onder MaaS wordt verstaan. Daarbij worden soms ook reeds bestaande mobiliteitsconcepten als MaaS gelabeld, wat bijdraagt aan het containerbegrip. Het MRA-platform Smart Mobility sluit aan bij de definitie zoals deze wordt gehanteerd door de Vervoerregio Amsterdam⁴:

‘Met Mobility as a Service (MaaS) kunnen reizigers al hun reisbehoeften on demand invullen en regelen. Hierbij wordt rekening gehouden met eigen voorkeuren en specifieke reisbehoeften. De MaaS-dienst steunt op de naadloze aansluiting van alle openbare en private vervoersdiensten en heeft een digitale interface. Een MaaS-dienst zorgt ervoor dat reizen met meerdere vervoerwijzen makkelijker wordt, door de gebruiker de volgende opties te bieden: zoeken, boeken, betalen, hulp onderweg en de mogelijkheid tot snelle wijzigingen. MaaS genereert daarnaast beleidsmatige inzichten in reisbehoeften en – gedrag, waarmee de overheid betere beslissingen rondom mobiliteit kan maken.’



Hieruit valt op te maken dat MaaS bestaat uit vier belangrijke componenten:



- **Een app:** dit is de front-end voor de gebruiker en de zichtbare vorm van MaaS, hier bestaan vele voorbeelden van;



- **Het technisch platform:** dit is de backend waar alle verschillende vormen van vervoer worden samengebracht en waar de functionaliteiten in zitten om de geboden opties (plannen, boeken en betalen) uit te voeren;



- **De vervoerdiensten:** ook wel mobiliteitsdiensten. Dit betreft openbaar vervoer (aanbod en vraaggestuurd), taxi (en alle varianten erop), allerlei vormen van deelmobiliteit, en eigen vervoersmiddelen;



- **De MaaS-reizigers:** mensen die gebruik gaan maken van de MaaS-app en de daarbij aangeboden diensten.

⁴ Visie Mobility as a Service in de regio Amsterdam, 12 februari 2021
<https://www.vervoerregio.nl/document/339cc68b-158d-4d68-a443-4de66f7c98e5>

Waar staan we nu met de ontwikkeling van MaaS?

De afgelopen jaren is (inter)nationaal veel ervaring opgedaan met MaaS, waarbij verschillende modellen van MaaS zijn uitgetoetst. Toch zijn er nog maar een beperkt aantal succesvollere implementaties. De initiële verwachtingen in Nederland over snel succes en fundamentele veranderingen zijn dan ook, terecht, naar beneden bijgesteld. Daar waar in het begin een groot optimisme was over de snelle succesvolle oplossing die MaaS kan bieden voor een aantal grote opgaven, is er nu meer oog voor de complexiteit binnen MaaS.

We lichten dit toe aan de hand van de vier componenten zoals we die eerder noemden, waarbij we specifiek ingaan op een aantal voorbeelden uit de Metropoolregio Amsterdam.



De ontwikkeling van apps

Een MaaS-app is een app waarmee consumenten multimodale routes kunnen plannen, boeken en betalen. Het aantal MaaS-apps is explosief gegroeid. Hiervoor zijn grofweg twee redenen:

- Zowel openbaar vervoer bedrijven, aanbieders van deelmobiliteit en routeplanners ontwikkelen eigen apps omdat zij zelf de klantrelatie willen behouden. De klantrelatie is een marketingterm, die zoveel wil zeggen als het gevoel van de klant bij een merknaam, en het behouden en uitbouwen ervan. Het 'koopmoment' vormt logischerwijs het summum in die klantrelatie. Wanneer de

klant niet aan je merk denkt en daar dan ook niets bij voelt is er sprake van een zwak merk. Het verlies van deze identiteit wordt ook wel 'merkverwatering' genoemd, hiervoor vrezen alle partijen in de mobiliteitssector.

Ter vergelijking: bij succesvolle 'as-a-service' modellen ken je slechts de naam van het platform. Bij platform Bol.com is het mogelijk om relatief ongemerkt bij een andere verkoper te kopen, die je niet van naam kent, je kent alleen bol.com. Bij 'as-a-service'-modellen blijven vaak slechts een paar sterke platforms over met een klantrelatie. In de mobiliteit, vanwege de publieke functie en soms ook publiek geld, is dat onwenselijk. Het voorkomen van een machtsconcentratie bij het 'winnende platform' is mogelijk door als overheid regels te stellen.

Maas is het stadium van overspannen verwachtingen voorbij

In 2020 categoriseerde Gartner, een Technologisch onderzoek- en adviesbureau, MaaS in de 'Through of Disillusionment'-fase (trog van de desillusie) van de hype-cyclus. De oorspronkelijke interesse neemt af naarmate experimenten en implementaties niets opleveren. Na een aantal vroege succesverhalen over MaaS sloeg de realiteit en complexiteit van het Mobiliteitsconcept toe.

Inmiddels is duidelijk dat het oorspronkelijke concept - één mobiele app die alle modaliteiten omvat en onbeperkte toegang tot mobiliteit biedt - niet werkt. Echter, de behoefte aan deur-tot-deur, drempelloos reizen blijft toenemen. Daarom is MaaS een blijvertje.

bron: Whitepaper MaaS provincie Noord-Holland



Veelal wordt nog gewerkt met zogenaamde 'deeplinks', waardoor de app-gebruiker in een andere app terechtkomt van de betreffende mobiliteitsaanbieder. En soms moet dan weer een account worden aangemaakt om daadwerkelijk gebruik te kunnen maken van deelmobiliteit.

Dit kan er bijvoorbeeld als volgt uitzien: een reiziger plant een reis via een MaaS app. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de reisplanner in die app. Wanneer de reiziger direct gebruik wil maken van een deelscooter, wordt na het klikken van de optie om deze te reserveren doorgelinkt naar de app van de deelscooter-aanbieder. In die app moet de reiziger eerst een account aanmaken waarbij onder andere naar rijbewijs wordt gevraagd (om te bepalen of iemand wel gebruik mag maken van de deelscooter) en de betaalmethode (bijvoorbeeld koppelen aan creditcard of bedrag opladen via iDeal). Pas daarna kan de reiziger gebruik maken van de deelscooter.

Het aantal handelingen om gebruik te kunnen maken van vervoersmiddelen via de MaaS apps is nog hoog, en de kans om af te haken daarmee ook. Verder is nog slechts een beperkt aantal openbaar vervoer tickets beschikbaar in de apps, waardoor financieel gezien niet altijd de beste deal aan de consument wordt voorgelegd. Binnen Nederland wordt er volop aan gewerkt om hier verandering in aan te brengen. Wederom heeft de overheid de sleutel in handen.

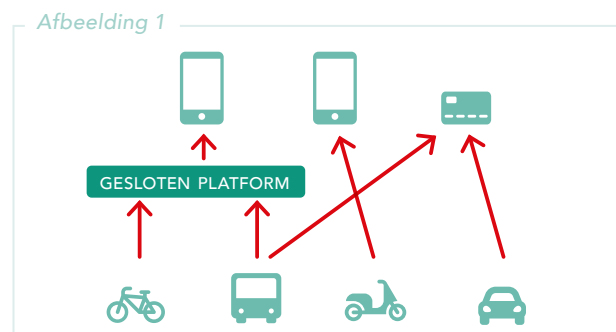
⁵ <https://rivier.nu/>

⁶ <https://www.jelbi.de/en/home/> <https://www.wienerlinien.at/> <https://www.transilien.com/en>

⁷ <https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1105/maas-programma/articles/news/27614/brochure-maas-pilots>

De ontwikkeling van een technisch platform

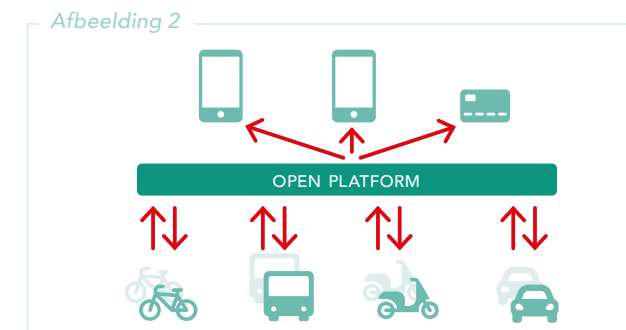
Net als het grote aantal apps (front-end), zijn er ook veel partijen die een technisch platform (back-end) aanbieden waar alle vormen van mobiliteit op kunnen aansluiten. Een van de redenen hiervoor is dat het de verwachting is dat er mogelijk op termijn veel geld is te verdienen in deze markt. Partijen die dergelijke platforms ontwikkelen zijn niet per definitie altijd open platforms; grote tech-bedrijven als Uber ontwikkelen vaak gesloten platforms (*afbeelding 1*), waarop in beginsel eigen private diensten zoals het taximodel (Uber Pop, Uber X, Black, Van), maaltijdbezorging (Uber Eats) en deelmobiliteit (in dit geval de merken Bird & Lime) worden aangeboden. In sommige gevallen bevatten dergelijke platforms ook aanbod van openbaar vervoer. We zien deze gesloten platforms als onwenselijk omdat dit uiteindelijk leidt tot een aantal negatieve effecten zoals klant lock-in en een niet open markt waarin geen ruimte is voor de vaak kleinere marktpartijen.



Een voorbeeld van een open platform (*afbeelding 2*) in Nederland is het initiatief van de openbaar vervoerbedrijven NS, RET en HTM, genaamd Rivier⁵. Zij laten een platform ontwikkelen waarop in beginsel alle openbaar vervoerders en private mobiliteitsdienstverleners (zoals bijvoorbeeld aanbieders van deelmobiliteit) mogen aansluiten. Onder de voorwaarde dat deze initiatief nemende openbaar vervoersbedrijven alle andere aanbieders van mobiliteit als gelijken behandelen, is door de Autoriteit Consument en Markt dit initiatief goedgekeurd.

Internationaal zijn ook voorbeelden te vinden dat mobiliteitsaanbieders moeten aansluiten. Zo zijn in Duitsland, Oostenrijk en Frankrijk voorbeelden⁶ te vinden waarbij de stad/regio/metropool een platform en app ontwikkelde, in de eerste plaats om het ov-gebruik te vergemakkelijken. Via de vergunningsvoorwaarden van de openbare ruimte is vervolgens geëist dat de andere mobiliteit in de stad/regio ook via datzelfde platform en de app te gebruiken is.

Daarnaast zijn ook alle MaaS-platforms die worden ontwikkeld in het kader van de landelijke MaaS pilots⁷ open platforms.





Amsterdam 'Startend met en in Zuidas'

Initiatiefnemers: Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam.

Situatie

Amsterdam wordt steeds drukker. Op de A10 Zuid en de omliggende wegen is sprake van grote filedruk. De komende jaren zal die door grote wegwerkzaamheden voor het project Zuidasdok nog verder toenemen. In Amsterdam is bovendien sprake van toenemende druk op de openbare ruimte.

Doel

Het structureel verbeteren van de bereikbaarheid van de Zuidas. Hoe? door een zakelijke MaaS-app. Deze moet zo snel mogelijk opschalen naar meerdere doelgroepen en ook de Metropoolregio Amsterdam gaan bedienen, om uiteindelijk een landelijke dekking te hebben. Dit wordt bereikt omdat de MaaS-app een serieus alternatief gaat vormen voor de auto en de reiziger flexibiliteit en keuzevrijheid biedt.

Doelgroepen

Primaire focus is het bedienen van de zakelijke reiziger. De wens is om de MaaS-app zo snel mogelijk uit te breiden naar andere doelgroepen. Zoals bewoners en bezoekers van grote evenementen.

Bijzonderheden

De aanbesteding MaaS-Zuidas is in co-creatie met toonaangevende werkgevers opgesteld. Ook toekomstige gebruikers zijn betrokken. Onder andere door twee eerdere gebruikers-experimenten en een diepgaand doelgroepen en drijfveren onderzoek.

Start en einde van de pilot

De formele livegang van de pilot was november 2021. De einddatum is december 2020. De gewenste cocreatie is beperkt van de grond gekomen door de covid-19 pandemie.

Deze, en ook de andere landelijke MaaS pilots worden geëvalueerd. Resultaten daarvan worden eind 2022 verwacht.



De ontwikkeling van verschillende mobiliteitsdiensten

Om met MaaS deur-tot-deur reizen mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat naast het bestaande openbaar vervoer, ook goede alternatieve vormen van openbaar toegankelijke mobiliteit beschikbaar zijn. Denk hierbij aan deelmobiliteit (auto, scooter en fiets) en vraaggestuurd vervoer (ook wel DRT – demand responsive transit, zonder dienstregeling en meestal zonder vaste routes of stops).

Ontwikkeling van deelmobiliteit

Binnen diverse steden en gemeenten zien we het aanbod van deelmobiliteit toenemen, zowel in bestaande gebieden als bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Om gemeenten te helpen bij dat laatste is de leidraad gebiedsontwikkeling & smart mobility⁸ ontwikkeld. Hierin is binnen het Mobiliteitsprogramma van eisen volop aandacht voor MaaS, deelmobiliteit en mobiliteitshubs.

Steeds meer Nederlandse gemeenten gaan over tot reguleren van het aanbod van deelmobiliteit, middels het verstrekken van vergunningen. Niet eens perse omdat er anders teveel aanbod zou zijn, en er problemen met overlast zijn. Maar juist om een formele en duidelijke relatie met de aanbieders aan te gaan. Ook voor aanbieders schept dit duidelijkheid. De manier waarop een juridische basis voor sturing op deelmobiliteit kan worden verkregen, is vastgelegd in de handleiding voor gemeenten – basis voor sturing op deelmobiliteit⁹.

De gemeente Amsterdam loopt binnen de Metropoolregio Amsterdam voorop als het gaat om de ontwikkelingen in het aanbod van deelmobiliteit.

⁸ <https://smartmobilitymra.nl/wp-content/uploads/2021/07/MRA-smart-mobility-leidraad-V9.pdf>

⁹ https://smartmobilitymra.nl/wp-content/uploads/2021/12/Handleiding_basis-sturing_deelmobiliteit_MRA-smart-mobility.def_.pdf

Zowel in de aantallen voertuigen als diversiteit van deelmobiliteit. Daarnaast speelt ook de vraag hoe te komen tot een gemeentegrensoverschrijdend netwerk van deelmobiliteit. Als deelmobiliteit in groten getale aanwezig is binnen de stad Amsterdam en omliggende gemeenten, wordt het gebruik ervan alleen maar aantrekkelijker. Het wordt daarmee namelijk mogelijk om tussen de gemeenten te reizen. Maar ook los van de koppeling met het stedelijk gebied is in landelijk gebied aandacht voor deelmobiliteit. Hierbij is het wel de vraag hoe te komen tot een goede businesscase of, als dat niet mogelijk blijkt, welke vormen van financiële bijdragen vanuit overheden dan gewenst zijn en op welke manier dat dan moet worden georganiseerd. Dit zijn vraagstukken die onder andere worden opgepakt binnen de 'werkplaats deelmobiliteit'¹⁰ een samenwerkingsinitiatief binnen het MRA-platform Smart Mobility.

Ontwikkeling van vraaggestuurd vervoer

Vraaggestuurd vervoer is nog maar beperkt beschikbaar hoewel dat juist goed aansluit bij de essentie van MaaS. Nu de technologische mogelijkheden toenemen, zien we ook dat op het gebied van vraaggestuurd vervoer er steeds meer partijen op de markt komen met slimme oplossingen. De provincie Noord-Holland is voor de Focus Koers Smart Mobility¹¹ gestart met een onderzoek naar de mogelijkheden van vraaggestuurd vervoer in aanvulling op

of als onderdeel van toekomstige ov-concessies, op plekken waar traditioneel busvervoer minder goed past. Hier kan inzet van vraaggestuurd vervoer een oplossing zijn om in vooral landelijke gebieden hoogwaardig openbaar vervoer aan te bieden. De eerste bevindingen zijn vastgelegd in het rapport Market sounding: Exploring DRT-Solutions¹².

Overigens kan vraaggestuurd vervoer ook potentie hebben binnen stedelijke gebieden waar sprake is van onvoldoende kwalitatief openbaar vervoer. De toepassingsmogelijkheden en de manier waarop dit ingrijpt op bestaande regel- en wetgeving rondom concessie worden de komende jaren verder onderzocht.

Als deelmobiliteit in groten getale aanwezig is binnen de stad Amsterdam en omliggende gemeenten, wordt het gebruik ervan alleen maar aantrekkelijker. Het wordt daarmee namelijk mogelijk om ook tussen de gemeenten te reizen.



De ontwikkeling van de MaaS reizigersdoelgroep

Afgelopen jaren heeft de focus vooral gelegen op de technische ontwikkeling van MaaS. Er is relatief weinig aandacht geweest voor de vraag hoe men nu de goede doelgroep aan kan boren voor het gebruiken van MaaS diensten. Uit onderzoek van het KiM¹³ naar de kansrijke verplaatsingen voor MaaS blijkt dat incidentele zakelijke en sociaal recreatieve reismotieven interessant zijn voor MaaS oplossingen. We zien daarnaast een aantal mogelijke oorzaken voor het achterblijven van een groot aantal gebruikers:

- De consumentenpropositie is financieel niet aantrekkelijker dan wat mobiliteitsaanbieders zelf aanbieden, op dit moment worden alleen ov-tickets met de standaard hoge tarieven worden in MaaS apps aangeboden en er zijn (nog) geen aantrekkelijke pakketreizen of abonnementsvormen (bijvoorbeeld korting op deelmobiliteit als openbaar vervoer wordt gekozen);
- Veel consumenten hebben al diverse apps op hun telefoon waarmee ze hun multimodale reizen plannen en betalen, er lijkt nauwelijks behoefte aan nog een nieuwe app.

Voor MaaS aanbieders betekent dit dat zij moeten nadenken over hun marketingstrategie om toch te komen aan het aantal benodigde klanten om een financieel gezonde business case te kunnen maken. Een strategie gericht op werkgevers lijkt daarbij kansrijk. Ook moeten zij met mobiliteitsaanbieders afspraken maken over het ontwikkelen van interessante consumentenproposities.

¹⁰ <https://smartmobilitymra.nl/regionale-werkplaats-deelmobiliteit/>

¹¹ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Smart_Mobility/Documenten/Focus_Koers_Smart_Mobility2022_2025

¹² https://www.rebelgroup.com/wp-content/uploads/01.09.2022-Market-Sounding_Final-External-Report.pdf

¹³ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/12/17/kansrijke-verplaatsingen-met-mobility-as-a-service>

Onze voorlopige conclusies over MaaS

Op basis van de ontwikkelingen rondom MaaS hebben wij een aantal voorlopige kernconclusies geformuleerd die richting geven aan de vraag hoe verder met MaaS:

- MaaS faciliteert de ketenreis en daarmee deur-tot-deur reizen als alternatief voor de privéauto. Hierbij moet sprake zijn van een gebundeld aanbod van meerdere mobiliteitsdiensten. Een aanbieder die enkel eigen diensten verkoopt via een eigen app is daarmee niet MaaS-waardig te noemen.
- Reizigers gaan alleen gebruik maken van MaaS apps als er een goed aanbod van mobiliteitsdiensten zijn, tegen een concurrerende prijs. Met name als het gaat om gebruik maken van openbaar vervoerdiensten via niet-eigen verkoopkanalen (apps) komt die concurrerende prijs maar moeilijk tot stand. Dit is zorgelijk.
- De ontwikkeling van MaaS staat nog in de kinderschoenen en duurt langer vanwege de hoge mate van complexiteit. Het is daarom goed om realistisch te zijn in wat MaaS kan bieden op de korte termijn en geen overspannen verwachtingen te creëren.

- Er zijn al veel MaaS-apps en -platforms. Voor de verdere ontwikkeling is het aan te raden om voort te bouwen op wat er is en niet opnieuw het wiel uit te vinden met nóg een nieuwe app of platform. Overheden moeten daar ook niet om vragen en ook kritisch zijn als dit wordt aangeboden, ook als het gaat over speciale doelgroepen. Nog verdere versnippering leidt alleen maar tot nog minder gebruikers per app.
- MaaS komt niet overal zomaar van de grond, partijen richten zich vooral op hoog stedelijk gebied. Echter, ook in de gebieden waar de stedelijke dichtheid lager is en de meer landelijke gebieden, heeft de overheid behoefte aan het organiseren van hoogwaardige deur-tot-deur reizen als alternatief voor de privéauto. Maar omdat de overheid tot nu toe geen opdrachtgever is van MaaS proposities, heeft zij slechts beperkt invloed op de ontwikkeling hiervan.

Omdat de overheid tot nu toe geen opdrachtgever is van MaaS proposities, heeft zij slechts beperkt invloed op de ontwikkeling hiervan

- Verschillende marktpartijen hebben meerdere rollen. Zo is de aanbieder van mobiliteit (de 'wielen') soms ook de aanbieder van een MaaS-app en/of -platform. Dit werkt gesloten systemen in de hand wat op langere termijn mogelijk ongunstig is voor consumenten. Overheden moeten zich hiervan bewust zijn en borgen dat een gelijk level-playing-field blijft bestaan.
- Met de komst van deelmobiliteit is er enorm veel extra mobiliteitsdata beschikbaar waar overheden gebruik van kunnen maken in de ontwikkeling van hun beleid. Overheden moeten dan ook afspraken maken met aanbieders van mobiliteit over het beschikbaar stellen van deze data. Op landelijk niveau helpen partijen als CROW gemeenten hierbij met bijvoorbeeld dashboards die gebruik monitoren.

Deze conclusies laten zien dat MaaS nog vele vraagstukken kent. Ook geven zij haakjes naar wat wij zien als duidelijke rol voor de verschillende lokale overheden. Daar gaan we in het volgende hoofdstuk verder op in.

3 Kansen voor decentrale overheden om met MaaS aan de slag te gaan

Eerder noemde we de vier componenten van MaaS:

- de app
- het technisch platform
- de mobiliteitsdiensten
- de reizigers.

Voor deze vier componenten hebben we een viertal uitgangscriteria geformuleerd in de vorm van do's en don'ts.

- Stop met pilots, start met een 'minimaal levensvatbaar product' aanpak
- Stimuleer mobiliteitsaanbieders om samen te werken met bestaande apps en platforms
- Focus op het ontwikkelen van een reizigersgroep
- Stimuleer het aanbod van verschillende vormen van mobiliteit

Met deze vier criteria beogen wij de harmonisatie van beleid binnen de Metropoolregio Amsterdam te borgen. Ook leren we van eerder opgedane ervaringen, maken we gebruik van gezamenlijk ontwikkelde expertise, en treden we eenduidig op richting de marktpartijen. Hiermee kunnen we de doorontwikkeling van MaaS versnellen.

Stop met pilots, start met een 'minimaal levensvatbaar product' aanpak

Tot nu toe is in Nederland vooral met MaaS geëxperimenteerd in de vorm van de landelijke MaaS pilots. Het is nog maar de vraag welke van deze pilots na afloop uitmonden in een duurzame en zelfstandige MaaS dienst. Maar MaaS als onderdeel van de ketenreis maakt op langere termijn ook deel uit van deur-tot-deur reizen. Gemeenten spelen een belangrijke rol bij het ontwikkelen van het deelmobiliteitsaanbod al dan niet gekoppeld aan de ontwikkeling van hubs of nieuwe gebiedsontwikkelingen. En vervoersautoriteiten kunnen mogelijkheden voor vraaggestuurd vervoer verder onderzoeken en uitwerken. We adviseren dergelijke initiatieven te starten vanuit een 'minimaal levensvatbaar product', waarbij we klein beginnen met als uitgangspunt duurzaam door te ontwikkelen (en dus niet na enige tijd weer stop te zetten). Bij een dergelijke aanpak hoort ruimte om te kunnen experimenteren en bij te sturen waar nodig; flexibiliteit in de uitvoering om te komen tot succes. Dit vraagt een open samenwerking met private partijen, waarbij niet alles al is dichtgetimmerd met een heel pakket aan eisen waar partijen aan moeten voldoen.

Wel moeten altijd afspraken gemaakt worden over:

- Borging gelijk speelveld (partijen gelijke kansen geven voor het aanbieden van diensten);
- Basiskwaliteit van diensten aan consumenten (garanderen van fysieke en digitale veiligheid, zoals voorkomen van privacyschendingen en gegevensdiefstal);
- Te leveren data vanuit mobiliteitsaanbieders aan lokale overheden om impact op beleid te kunnen monitoren en aan te passen.

Bij voorkeur worden deze eisen zoveel mogelijk als output-eis gedefinieerd zodat er ruimte wordt gegeven aan de markt om te innoveren en eigen expertise in te brengen.

Stimuleer mobiliteitsaanbieders om samen te werken met bestaande apps en platforms

We stelden eerder dat er een groot aanbod aan MaaS-apps en -platforms is. Apps en platforms zijn in beginsel niet geografisch gebonden, ze werken in principe overal daar waar aanbod van mobiliteit beschikbaar en geïntegreerd is in de app. We zien dan ook geen enkele reden om een uitvraag te doen naar nog een nieuwe app of platform. We zien het zelfs als schadelijk omdat dit alleen maar leidt tot verdere versnippering van het aanbod van apps en platforms. We adviseren daarom om geen financiering beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van nieuwe apps of platforms, en hier ook geen uitvraag naar te doen. Zelfs niet als het gaat om een speciale doelgroepen zoals WMO vervoer. Liever zien we dat deze extra functionaliteiten worden toegevoegd aan bestaande apps.

We zien dat er steeds meer aandacht komt voor dergelijke inclusieve MaaS oplossingen. Overheden kunnen daarop sturen door marktpartijen te vragen om samen te werken met bestaande aanbieders én oog te hebben voor inclusiviteit. Eventuele financiering voor doorontwikkeling met extra functionaliteiten via open source code van bestaande apps of platforms kan wel wenselijk zijn.

Een recent voorbeeld van opgeleverde open source code van de overheid voor de markt vormt de Haltehulp. Een vrij te gebruiken toepassing waarmee mensen kunnen checken of haltes voor hen persoonlijk (hoogte, breedte) toegankelijk zijn. Hiervoor heeft Vervoerregio Amsterdam een stukje code ontwikkeld, wat als eerste door GVB is geïncorporeerd in zijn nieuwe MaaS-app: Gappie¹⁴. Daarna is Vervoerregio Amsterdam bezig geweest om deze informatie ook standaard mee te laten wegen in de reisadviezen die GVB oplevert. Hiervoor moet de backend van ov9292 worden aangepast. Als dit is gedaan profiteert in principe iedereen die diensten bij ov9292 afneemt.

Dit advies om geen nieuwe apps of platform uit te vragen geldt ook bij het verlenen van ov concessies. Verder zien wij bij de ontwikkeling van hubs kansen om de samenwerking tussen verschillende marktpartijen te stimuleren. Denk bij het ontwikkelen van hubs na over de vraag hoe de verschillende modaliteiten van de hub richting de consument kunnen worden ontsloten. Overweeg MaaS als mogelijke optie om dit integraal via één app aan te bieden. En ga met marktpartijen in gesprek over welke oplossingen hierbij passend zijn.

Zie voor meer praktische tips de checklist van de leidraad gebiedsontwikkeling en smart mobility¹⁵ en de wegwijzer mobiliteitshubs¹⁶.

Focus op het ontwikkelen van een reizigersgroep

MaaS kan alleen succesvol worden als er voldoende klanten zijn die van de aangesloten mobiliteitsdiensten gebruik maken. Tot nu toe is het voor Nederlandse aanbieders van MaaS apps over het algemeen lastig gebleken om een voldoende grote groep gebruikers aan te boren. We adviseren lokale overheden de volgende acties te nemen om de focus te leggen en te houden op het ontwikkelen van een reizigersgroep:

- Neem specifiek in een uitvraag de vraag op hoe marktpartijen omgaan met marketingactiviteiten gericht op het vergroten van de reizigersgroep. Vraag marktpartijen te komen met een plan dat zich richt op verschillende potentiële reizigersgroepen (bijvoorbeeld burgers en werknemers);
- Hierbij kun je als gemeente helpen door vanuit eigen communicatiekanalen inwoners bewust te maken van de voordelen van deelmobiliteit, zonder hierbij bepaalde aanbieders te bevoordelen ten opzicht van anderen. Een goed voorbeeld is de 'Blij dat ik deel!' campagne¹⁷ van de gemeente Amsterdam.

¹⁴ <https://www.gvb.nl/klantenservice/reizen-met-de-gvb-reisapp-0>

¹⁵ <https://smartmobilitymra.nl/thema/gebiedsontwikkeling/>

¹⁶ <https://smartmobilitymra.nl/thema/gebiedsontwikkeling/>

¹⁷ <https://www.amsterdambereikbaar.nl/nieuws/blij-dat-ik-deel-gebruik-jij-deelvervoer>

¹⁸ <https://smartmobilitymra.nl/thema/mobility-as-a-service/>

Stimuleer het aanbod van verschillende vormen van mobiliteit

Hierbij denken wij dan aan het ontwikkelen van deelmobiliteit en vraaggestuurd vervoer om zo goede multimodale reisopties te bieden. In gebieden waar deelmobiliteit niet vanuit de markt gedreven tot stand komt, bestaat een risico op het ontstaan van vervoersarmoede, zeker daar waar tevens sprake is van verschraving van openbaar vervoer. Wanneer een gemeente dit wil voorkomen kan in gesprek met de marktpartijen worden onderzocht onder welke voorwaarden deelmobiliteit wél kan worden aangeboden. Het kan zijn dat er twijfel is over het kunnen realiseren van een commercieel gezonde businesscase. In dat geval adviseren we gemeenten om open te staan voor het financieren van een onrendabele top. Dit kan bijvoorbeeld door het bieden van een garantie op minimale inkomstestroom ook bij (tijdelijk) achterblijvend gebruik. Ga voor mogelijkheden voor financiering ook in gesprek met de betreffende vervoersautoriteit (Vervoerregio Amsterdam of Provincie Noord-Holland / Flevoland). Dit kan door je te melden bij de thematrekker MaaS en Deelmobiliteit van het MRA-platform Smart Mobility¹⁸. Ten aanzien van deze vormen van financiering is er nog weinig ervaring opgedaan en we adviseren gemeenten dan ook om ervaring te delen binnen de werkplaats deelmobiliteit. De ontwikkeling van vraaggestuurd vervoer staat nog meer in de kinderschoenen. We raden aan om in dat kader vooral de ontwikkelingen te volgen en ervaringen te delen binnen de werkplaats deelmobiliteit.

4 Fasering en checklist – MaaS voor decentrale overheden

Doordat het vertrekpunt en lokale omstandigheden per decentrale overheid zeer kunnen verschillen, is er niet één vast stappenplan te maken. Wel is helder welke verschillende fases er zijn in het proces om te komen van de vraag 'hoe ga ik aan de slag' tot het daadwerkelijk implementeren van deelmobiliteit gekoppeld aan een MaaS dienst. Deze fasering is in onderstaande figuur schematisch weergegeven.

Fase 1: Maak een plan

Welke vormen van deelmobiliteit wil ik waar en in welke hoeveelheden? Hoe wil ik dat aanbod ontsluiten richting potentiële gebruikers. Stel de basisuitvraag aan de markt op. Integreer in het plan de genoemde do's en don'ts maak hiervoor gebruik van de checklist. Maak gebruik van beschikbare formats actieplannen. Wissel kennis en ervaring uit met andere gemeenten.

Fase 2: Kies een implementatieproces

Afhankelijk van gewenste snelheid starten met een 'gentleman's agreement' afspraak of via vergunningenstelsel? Neem in keuze kennis vanuit de handleiding basis voor sturing op deelmobiliteit mee.

Fase 3: Borg bestuurlijk draagvlak

Wissel kennis en ervaringen hierover uit met andere gemeenten.

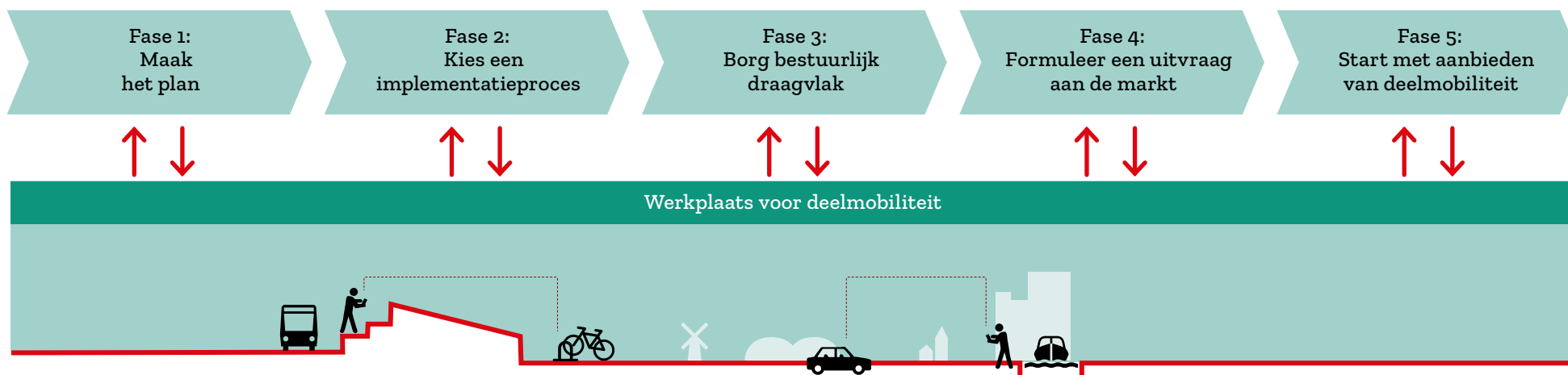
Fase 4: Formuleer een uitvraag aan de markt

Ga in gesprek met aanbieders van deelmobiliteit en/of MaaS. Of zet een formele uitvraag in de markt. Maak gebruik van voorbeeld uitvragen, afspraken kaders en vergunningen. Benut het netwerk met MaaS en deelmobiliteit aanbieders.

Fase 5: Start met het aanbieden van deelmobiliteit

Monitor of het plan wordt gerealiseerd en stuur bij waar nodig.

Hulpmiddel bij deze fasering is het aflopen van een checklist met vragen. Onderdeel van deze fasering is het aflopen van een checklist met vragen. Deze checklist staat op de pagina hierna (pagina 14). Aan de hand van de vragen van deze checklist kunnen beleidsmakers en gebiedsregisseurs bij gemeenten, provincies en vervoersautoriteiten nagaan of de juiste discussiepunten voor het door ontwikkelen van MaaS zijn geadresseerd.



Checklist – MaaS voor lokale overheden



Is er een aanpak opgesteld voor samenwerking met aanbieders van deelmobiliteit en/of MaaS uitgaande van een minimaal levensvatbare aanpak, en is deze ook bekend bij inkoop en contractbeheer?



Worden aanbieders van deelmobiliteit gestimuleerd om samen te werken met bestaande MaaS apps / platforms?



Worden deze aanbieders bevroegd op hun marketingaanpak gericht op het verkrijgen van een grote klantgroep en is de ondersteunende inzet vanuit de gemeente hierbij specifiek opgenomen?



Is het financieren van een eventuele 'onrendabele top' onder bepaalde voorwaarden onderwerp van gesprek met aanbieders van deelmobiliteit?



Heeft de gemeente haar doel, doelgroep en propositie voor ogen voor MaaS en sluit het aanbod van de marktpartijen daarop aan?



Is er een vergunningenstelsel geïmplementeerd voor deelmobiliteit? Of verlopen de samenwerkingen met deelmobiliteitsaanbieders volgens een bekende blauwdruk en is daarmee geborgd dat dezelfde voorwaarden gelden voor andere aanbieders?



Lokale overheden kunnen bij vragen terecht bij het platform Smart Mobility via de thematrekker MaaS en Deelmobiliteit¹⁹.

¹⁹ <https://smartmobilitymra.nl/thema/mobility-as-a-service/>

5 Over MRA-platform Smart Mobility

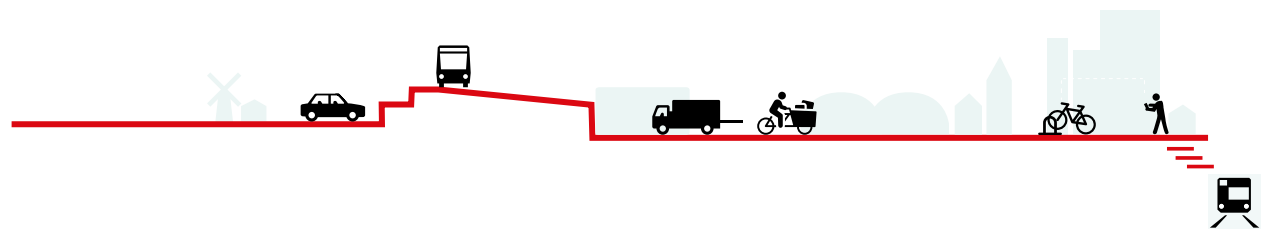
Deze gids is ontwikkeld door het MRA-platform Smart Mobility. Het MRA-platform Smart Mobility zorgt voor afstemming over lopende initiatieven en krachtenbundeling binnen de MRA en daarbuiten.

We verbinden kennis en mensen aan elkaar, jagen innovaties aan en ondersteunen onze partners in hun mobiliteits transitie. Dat doen we door experimenten te volgen en geleerde lessen te delen via handreikingen, netwerken en communities. De lessen uit de praktijk vertalen we naar veranderingen en kansen op systeemniveau. Hoe kan smart mobility bijdragen aan het realiseren van beleidsdoelstellingen? Wat werkt wel en wat niet? Is er wetgeving die ons tegenhoudt? Waar moeten we op anticiperen, waar kunnen we versnellen en wie hebben we nodig?

Met een gezamenlijke strategische agenda willen we samen onze ambities, doelen en prioriteiten bepalen. Zo helpt het MRA-platform Smart Mobility de 32 gemeenten van de MRA, provincie Noord Holland en Flevoland en de Vervoerregio de kansen te pakken van de mobiliteitstransitie.

Het Platform Smart Mobility zorgt voor samenwerking, oplossingen en slagkracht. Zo stimuleren én versnellen we innovaties om de groeiende Metropoolregio Amsterdam duurzaam bereikbaar, veilig en leefbaar te houden.

Het Platform Smart Mobility zorgt voor samenwerking, oplossingen en slagkracht. Zo stimuleren én versnellen we innovaties om de groeiende Metropoolregio Amsterdam duurzaam bereikbaar, veilig en leefbaar te houden



De zes thema's van MRA-platform Smart Mobility

	Gebiedsontwikkeling en hubs	We zien kansen om slimme mobiliteitsconcepten te borgen in gebiedsontwikkelingen en bestaande stad. Hiervoor bieden we tools aan o.a. lokale overheden en ontwikkelaars.
	Smart Infra	Nieuwe mobiliteitsontwikkelingen vragen om een nieuwe aanpak. Wij helpen bij het optimaliseren van verkeersstromen.
	MaaS en deelmobiliteit	Multimodaal reizen van deur tot deur als alternatief voor de eigen auto. Onze werkplaats deelmobiliteit versnelt de ontwikkeling van MaaS én meer deelmobiliteit op straat.
	Data en digitalisering	Wie in smart mobility werkt, wisselt data uit. Van statische naar flexibele data. Datahulp voor lokale overheden, vervoerders en dienstverleners.
	Logistiek	Smart mobility biedt kansen voor het optimaliseren van logistieke vervoersstromen. Wij jagen nieuwe initiatieven aan en verbinden partijen. Wij bundelen onze kennis en delen die.
	Landelijk verbinden en agenderen	Rijk, provincies, de metropool- en vervoerregio's en de G5 werken samen in de Krachtenbundeling. Zo krijgen we smart mobility van de grond.

opdrachtgever

Kernteam MaaS en Deelmobiliteit MRA-platform Smart Mobilty

proces, tekst

MRA-platform Smart Mobility team

Chrétienne Hoek, Thematrekker MaaS en Deelmobiliteit

vormgeving

kalterontwerpen.nl

contact

Voor vragen over deze gids

kun je contact opnemen via

www.smartmobilitymra.nl/contact

MRA-platform Smart Mobility

www.smartmobilitymra.nl

