

Kennisbijeenkomst MaaS

7 januari 2019

Op 7 februari was de kennismiddag ‘Mobility as a Service’. Deze middag namen verschillende sprekers ons mee in de stand van zaken rondom MaaS en enkele voorbeelden van MaaS projecten.



Deze dag werd gemiddeld met een 7,9 beoordeeld door de deelnemers.

Sessie 1: Over trends en ontwikkelingen MaaS: op weg naar een toekomstbestendig eco-systeem

Door Marco Duijnsveld (Movares)

Marco nam ons tijdens zijn sessie mee in de stand van zaken rondom MaaS. Kijkend naar de rol van MaaS in het MIRT, zijn er een aantal trends die hierop invloed uitoefenen. Zo is het internet een belangrijke ontwikkeling; vindt steeds meer online plaats en veranderen de behoeftes van mensen ook. Hoe kunnen we met MaaS nu hierop inspelen? Ga je nu naar het mobiliteitsvraagstuk kijken vanuit een vraag gestuurde blik of vanuit een aanbod gedreven blik? MaaS is niet een doel op zich, maar vormt een middel om het doel “verbeterde bereikbaarheid” te bereiken. MaaS is eigenlijk een onderdeel van een netwerkstructuur. MaaS kan een goede rol spelen in het bereikbaar houden, maar zou niet goed gebruikte openbaar vervoersdiensten moeten vervangen. Dat zou leiden tot veel meer autoverkeer in het stedelijke gebied. MaaS wordt gezien als een oplossing om het ruimtegebruik van de auto te reduceren. Om de ruimte efficiënt te gebruiken moeten er volgens een bepaalde structuur diensten aangeboden worden die het autogebruik kunnen vervangen. In de structuur fungeert MaaS als een aanvulling op bestaande openbare vervoersdiensten. Het aanbod van verschillende vervoersmoderniteiten die via één platform door de gebruiker worden gevonden, sluiten op elkaar aan op mobiliteitshubs.

De markt kan een grote rol gaan spelen in de ontwikkelingen van MaaS. Maar hoe moet deze ontwikkeling gaan plaatsvinden? Samenwerking is hierbij erg belangrijk. Samenwerking tussen aanbieders, intermediairs en vragers. Maar de overheid moet wel blijven reguleren, zeker als het gaat om de bereikbaarheid van het platteland. Voor het ontwikkelen van MaaS heeft Marco een MaaS-ladder ontwikkeld, waarin overheden kunnen zien, wat er nog nodig is om MaaS succesvol te introduceren. Een interessante vraag die werd gesteld was: Kan je eigenlijk ook goederenvervoer integreren in MaaS programma's gefocust op personenvervoer. En kan MaaS bijdragen aan het congestie vraagstuk als ook het duurzaamheidsvraagstuk?



Sessie 2: 7 pilot projecten MaaS

Door Bert Timmermans (BSK)

Bert vervolgde de dag met een presentatie over de 7 landelijk opschaalbare regiopilots die IenW en regio's momenteel uitrolt. Hoofddoel is om te leren over de effecten van MaaS en hoe MaaS kan bijdragen aan het optimaliseren van de mobiliteitssysteem. Ook hij gaf aan dat MaaS zowel kan helpen bij het bereikbaar houden van zowel het platteland, wat moeilijk bereikbaar is, als de stad, waar veel congestie plaatsvindt. Ontwikkelingen zoals de digitalisering van de mobiliteit, de platformeconomie en de snelle groei van apps en social media vormen belangrijkste input voor MaaS ontwikkelingen.

MaaS kan potentieel impact hebben op een hoop thema's zoals leefbaarheid, duurzaamheid en de mobiliteitscapaciteit. Door middel van de 7 landelijk opschaalbare regiopilots wil het ministerie leren over hoe deze effecten uitpakken, of er een business case is voor MaaS en hoe we als overheden hier slimmer van kunnen worden. Hiervoor zijn de volgende stappen doorlopen:

- Opstellen van een definitie (via white paper MaaS)
- De markt betrekken bij MaaS (via marktconsultatie)
- Kaders stellen voor opschaling (via aanbesteden van de raamovereenkomst)
- Aanbesteden van de 7 pilotprojecten en gedurende de looptijd leren over de effecten van MaaS en de condities waaronder na de pilotperiode MaaS zelfstandig kan voortbestaan.

In de aanbesteding worden voorwaarden gesteld aan de MaaS aanbieders zoals het aanbieden van 7 functionaliteiten (o.a. plannen, boeken, betalen en een mogelijkheid om persoonlijke voorkeuren van reizigers toe te passen). Ook moeten de MaaS aanbieders bereid zijn hun data te delen en staat het creëren van een ecosysteem voor het standaardiseren van data uitwisseling centraal. Dit vraagt vooral ook om het bundelen van alles wat er al is en niet alles nieuw willen ontwikkelen.

De discussie die tijdens deze sessie ontstond was de rol van de overheid. Worden er in de pilot studies ook verschillende overheidsrollen uitgetoetst? En welke rol speelt inclusiviteit binnen MaaS projecten?



Sessie 3: Visie MaaS Provincie Noord-Brabant

Door Arwina de Boer & John Kuijs (Provincie Noord-Brabant)

Er is een verandering gaande op het gebied van mobiliteit. In provincie Noord-Brabant zie je dat de zware assen steeds meer onder druk komen te staan, en de minder zware assen steeds minder gebruikt worden. Daarnaast zijn er technische ('the internet of things') en maatschappelijke ontwikkelingen (opkomst deeleconomie) die impact hebben op hoe wij mobiliteit geregeld hebben. Arwina en John namen ons mee in de ontwikkelingen van de provincie Noord-Brabant. Zo heeft de provincie vorig jaar een uitgebreid traject doorlopen waarbij ze zichzelf de vragen hebben gesteld: Waar in het mobiliteitsnetwerk leg je de nadruk? Wat is er eigenlijk allemaal mogelijk op het gebied van mobiliteit? En wat werkt er al? Dit heeft geresulteerd in een breed gedragen nieuwe visie op gedeelde mobiliteit. Hierin staat voornamelijk de reiziger centraal. Alles wat er gebeurd moet ten dienste zijn van een optimale aansluiting van vraag en aanbod. Vaak wordt MaaS gepresenteerd als iets wat naast het OV wordt opgezet terwijl het hele mobiliteitssysteem meegenomen moet worden. De visie van Noord-Brabant bevat een aantal onderdelen. Zo moet er gewerkt worden aan directe verbindingen, van A naar B. Tevens moeten er flexibele systemen komen, waar iedereen gebruik van kan maken. Daarnaast is het samen doen erg belangrijk, waarbij ook vrijwilligersinitiatieven meegenomen moeten worden in het mobiliteitssysteem.

Tijdens deze sessie werd gebruik gemaakt van een mentimeter om de mening van het publiek te peilen op vragen als: Moet de ontwikkeling van MaaS overheids of marktgestuurd zijn? Kan je pas een MaaS platform opzetten als er voldoende aanbod is? En wat is het juiste schaalniveau voor het opzetten van een MaaS platform, lokaal of landelijk of zelfs Europees?

Sessie 4: Rotterdam MaaS beleving

Door Daan Zegwaart (de Verkeersonderneming)

Tot slot heeft Daan verteld hoe de gemeente Rotterdam bereikbaar wilt blijven door het gebruik van flexibele vormen van mobiliteit te stimuleren. Door middel van een experiment waarbij bewoners van Rotterdam uit verschillende lagen van de bevolking getest zijn in hoeverre zij 'MaaS-proof' zijn. De proefpersonen hebben de beschikking gekregen over een reisbudget en verschillende vormen van vervoer, die zij in plaats van de auto moesten gebruiken om in hun dagelijkse mobiliteitsbehoefte te voorzien. De onderzoeksvraag die hierbij gesteld is: in hoeverre voorzien de alternatieve vormen van vervoer in de behoefte van de reiziger? Deelnemers gaven in een app aan hoe zij zich verplaatsten en werden ook geïnterviewd over hun reisgedrag. Uit dit experiment volgden de volgende relevante bevindingen:

- Mobiliteit is een drijvende factor achter de mate van participatie aan de samenleving van mensen. Mensen die minder te besteden hebben, worden hierdoor ook beperkt in hun mobiliteit;
- Mensen zijn gewoontedieren; ze maken gebruik van een bepaalde vervoersvorm, simpelweg omdat ze dit gewend zijn;
- De meeste proefpersonen hadden een positieve perceptie van MaaS. Na het experiment wilden zij meer gebruik maken van alternatieve vervoersvormen;
- Nog niet elke vervoersaanbieder is klaar om toegevoegd te worden aan een integraal MaaS-systeem, zij hebben onvoldoende aansluiting op een digitale datavoorziening (reserveringssystemen, betalingssystemen e.d.);
- Het gebruik van vervoer hangt samen met de locatie van de reiziger en het aanbod van vervoer wat samenhangt met deze locatie. Niet overal rijden er bussen, of waren scooters bruikbaar;
- Mensen met een hoog inkomen maken relatief het minst gebruik van het openbaar vervoer. Oudere mensen hebben voorkeur voor de bus of tram;
- Mensen maken over het algemeen meer gebruik van MaaS, wanneer er een bepaalde drempel (bijv. inschrijving voor de betreffende vervoersdienst) is weggenomen.