

De beste manier om regie te houden op MaaS, is via de OV-concessies

Inbreng voor kampvuursessie CVS

Parvin Hoseini - Provincie Noord-Holland – hoseinip@noord-holland.nl
Jan Wijkhuizen - Provincie Noord-Holland - wijkhuizenj@noord-holland.nl
Chris de Veer - Provincie Noord-Holland - veerj@noord-holland.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht

Samenvatting

Mobility as a Service (MaaS) belooft de reis van deur tot deur slimmer en gemakkelijker te maken. Het idee is dat de reiziger een reis op maat kan maken met verschillende vervoermiddelen, al naar gelang waar de situatie om vraagt. Milieuvriendelijke vervoerwijzen zoals openbaar vervoer, elektrische deelauto's, deelfietsen kunnen veel meer gestimuleerd worden met MaaS. Hiermee biedt het ook een alternatief voor privé autogebruik wat er eerder niet was. MaaS levert zo een positieve bijdrage aan maatschappelijk doelen zoals het verminderen van uitstoot, het verbeteren van de bereikbaarheid en het vergroten van de toegang tot mobiliteit (inclusiviteit).

Maar MaaS is nog geen gemeengoed in Nederland of elders. Op veel plekken wordt er wel over nagedacht en er zijn verschillende steden buiten Nederland die al een redelijk functionerend MaaS-systeem lijken te hebben (Madrid, Helsinki, München, Mulhouse om er enkelen te noemen). Maar dat zijn redelijk geïsoleerde voorbeelden. Tegelijkertijd zien we in Nederland een groeiende aandacht voor MaaS en een aantal initiatieven om bijvoorbeeld hubs en deelmobiliteit te implementeren. En hoewel er landelijk getracht wordt lijn aan te brengen in deze initiatieven door onder andere de Krachtenbundeling (samenwerking tussen rijk, provincies en gemeenten) en de zeven MaaS-pilots, oogt het toch behoorlijk versnipperd en komt er een gestructureerde aanpak nog niet van de grond. In de tussentijd worden gemeenten overspoeld met deelmobiliteitsaanbieders die allen hun eigen voorwaarden, betaalregimes en apps hebben. Voor de reiziger wordt het er niet duidelijker op. Er valt daarom veel voor te zeggen om MaaS te regelen via de OV-concessies. Dit geeft voldoende kansen voor de markt om op een faire manier producten te kunnen aanbieden, het aanbod kan worden geüniformeerd en de reiziger wordt er beter op. Toch? Graag gaan we in de kampvuursessie de diepte in over deze stelling.

1. De MaaS-elementen

De reden dat MaaS nog moeizaam van de grond komt, ligt misschien besloten in het feit dat er veel verschillende onderdelen zijn die gezamenlijk de dienst vormen die de reiziger uiteindelijk kan afnemen.

Allereerst moet er een infrastructuur zijn. Dat gaat over fietspaden en OV-haltes maar in het geval van MaaS ook om parkeerplekken voor deelmobiliteit (auto's, fietsen en brommers) en een oplaad infrastructuur. Het ontbreken van deze infrastructuur zorgt in een aantal gemeenten al voor problemen in de openbare ruimte; deelfietsen en -scooters worden willekeurig achter gelaten en veroorzaken daar overlast. Ten tweede zijn er veel mobiliteitsaanbieders. In het geval van MaaS kunnen dat er heel veel zijn. Zo zijn er in Amsterdam al minimaal 10 aanbieders van deelauto's actief.¹ Daarnaast zijn er ook nog eens aanbieders van openbaar vervoer, deelfietsen, deelscooters, micromobiliteit, taxidiensten en alle andere vormen van (openbaar) vervoer.

Op dit moment leveren alle mobiliteitsaanbieders hun eigen toegang tot de mobiliteit. Er zijn combinaties (zoals NS en OV-fiets) maar er is nog geen integrale app of website die alle vervoerwijzen combineert en één betaalplatform biedt waarmee afgerekend kan worden. Om dat te bereiken is een systeem nodig die alle data van mobiliteitsaanbieders combineert. Gebruikersinterfaces kunnen hierop aansluiten en reisinformatie bieden aan de eindgebruikers. Er zijn verschillende gebruikersinterfaces die een soort van geïntegreerd platform willen zijn (bv. Google Maps) maar er wordt nog geen geïntegreerde dienst aangeboden. En ten slotte is het natuurlijk van belang dat de eindgebruiker de MaaS-diensten daadwerkelijk gaat afnemen. Het duurt waarschijnlijk nog een tijdje voordat dat op grote schaal gaat gebeuren.



Figuur 1: de MaaS-elementen

¹ Onder andere op basis van gegevens in www.ritjeweg.nl

2. Verkenning MaaS provincie Noord-Holland

Om meer grip te krijgen op MaaS en om te verkennen in hoeverre MaaS kan bijdragen aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen (klimaat en energietransitie, duurzame verstedelijking en bereikbaarheid, economie en leefbaarheid, vitaal landelijk gebied) van de provincie Noord-Holland is een verkenning uitgevoerd door de Rebel Group.²

Het mag geen verbazing wekken dat ook de verkenning uitwees dat MaaS nog volop in ontwikkeling is. Binnen Nederland lopen de 7 grote landelijke MaaS-pilots, maar de markt is zelf ook volop bezig. Vanuit Noord-Holland is nu de eerste 'MaaSwaardige' concessie aanbesteed in de Gooi en Vechtstreek. Al deze projecten leiden tot nieuwe inzichten en nieuwe vraagstukken.

Vragen rondom een duurzaam business model, de juiste governance en set van regelgeving en openheid in samenwerking en het delen van data om maar eens enkelen te noemen.

Op basis van de verkenning zijn 7 acties geformuleerd die hier invulling aan kunnen geven passend bij de doelstelling van de provincie om slim, schoon en veilig te reizen.

Verder geven de acties uitvoering aan de koers Smart Mobility:

1. Implementeer 'MaaS waardige' eisen in alle concessiegebieden, om te borgen dat meer MaaS-aanbieders actief kunnen worden in de regio.
2. Definieer de regels voor MaaS en mobiliteitsaanbieders om daarbij te borgen dat zij een bijdrage leveren aan publieke doelstellingen.
3. Draag bij aan het ontwerpen van een deelmobiliteit werkplaats om beleidsmakers te helpen met het ontwikkelen van beleid.
4. Bepaal het potentieel van vraaggestuurd OV aan de hand van simulaties om een aantrekkelijker aanbod van OV te kunnen bieden.
5. Stimuleer interoperabiliteit van mobiliteit op hubs via MaaS om het gebruik hiervan een boost te geven.
6. Verken de mogelijkheden om reisgedrag te sturen via MaaS-aanbieders.
7. Organiseer het verzamelen van deelmobiliteit data op regionaal niveau om data gedreven beleid te kunnen ontwikkelen voor meer efficiency en effectiviteit.

In de verkenning is veel aandacht voor deelmobiliteit als onderdeel van MaaS.

Deelmobiliteit wordt nu vaak door gemeenten geregeld die geconfronteerd worden met allemaal vragen waar ze geen antwoord op weten of kunnen geven. Daarom is één van de uit te voeren acties het inrichten van een werkplaats deelmobiliteit. Hier kunnen gemeenten terecht om problemen, die ze op dit vlak hebben, te delen en eventueel gezamenlijk actie te ondernemen. Het ontbreekt de (met name kleinere) gemeenten aan kennis en aan instrumentarium om deelmobiliteit in goede banen te leiden.

Vergunningverlening schiet vaak te kort wat leidt tot problemen in de openbare ruimte. Ook voor de uniformiteit voor de reiziger, ligt het voor de hand om dit via het bestaande concessiestelsel te regelen. Daar ligt immers al een wettelijke basis voor. De vraag die zich onder meer voordoet is of deelmobiliteit gelijk te schakelen valt aan openbaar vervoer.

² Na vaststelling door Gedeputeerde Staten (verwacht oktober 2021) is de verkenning te vinden op de website van de provincie Noord-Holland (www.noord-holland.nl).

De provincie ziet duidelijk een rol weggelegd voor het concessie-instrument. OV-concessies moeten MaaS waardig worden om zo een open markt te borgen voor MaaS aanbieders anders dan OV-bedrijven. Dat houdt onder andere in dat reizen kunnen worden gepland, wederverkoop van vervoersbewijzen mogelijk is, verkoopvoorwaarden concurrerend zijn en dat overheden toegang hebben tot geaggregeerde mobiliteitsdata over het gebruik van OV diensten.

Alleen op deze wijze houdt de overheid regie op MaaS.

3. Ervaringen tot nu toe en onderbouwing voor de stelling

Er zijn steeds meer argumenten om MaaS te regelen via de OV concessies. De argumenten concentreren zich rondom drie thema's: toegang reiziger, data en de eisen die we als overheden stellen.

Toegang reiziger

De OV concessies structureren de toegang tot het openbaar vervoer. Het is nodig de toegankelijkheid tot andere vormen van mobiliteit te vergroten zodat er daadwerkelijke MaaS-diensten ontstaan. Met het 'MaaS waardig' maken van de OV-concessie in de Gooi en Vechtstreek heeft de provincie een stap gezet om dit ook mogelijk te maken. Zo kan ook de betaling van de MaaS-diensten door de reiziger worden geregeld, bijvoorbeeld met EMV (Electronic Mastercard Visa), het betalen met een bankpas. Op je mobiel kun je met een QR-code inchecken en er wordt gewerkt aan 'closed loop tokens'. Daarnaast is de OV-chipkaart natuurlijk nog steeds te gebruiken en kunnen hier steeds meer deelmobiliteitsproducten mee gebruikt worden.

Data

Met de komst van MaaS, zijn er steeds meer verschillende data-aanbieders en -beheerders in de mobiliteitsmarkt. Het is nodig dat er een structuur ontstaat waarbij deze data samenkomen zodat er een geïntegreerde MaaS-dienst van gemaakt kan worden. Via de OV-concessie kan dat geregeld worden, net zoals daar nu afspraken zijn gemaakt over het delen van OV-data (die via NDOV gebruikt wordt voor een aantal diensten en apps). In de 7 landelijke pilots is ook geregeld dat data ook publiek toegankelijk is en gebruikt kan worden voor analyse. Daarnaast is de privacy gewaarborgd.

Eisen

Vanuit een concessie verlenende overheid zijn een aantal zaken essentieel:

- Privacy
- Inclusiviteit
- 'Reële' reisopbrengsten voor vervoerders
- Aantrekkelijk openbaar vervoer
- Regulering en sturing op ontwikkeling openbaar vervoer aanbod

Deze eisen zijn even relevant voor MaaS-diensten. Dit kan vanuit de OV concessie goed geregeld worden. Vanuit de concessie heeft de provincie namelijk de mogelijkheid het maatschappelijk belang van het OV te borgen en wat ons betreft breiden we dat uit tot alle vormen van (deel)mobiliteit die van belang zijn om MaaS-diensten te bieden. Bovendien helpt het, als een vervoerder goed kan functioneren binnen de markt en

voldoende reizigersopbrengsten weet te genereren, aangezien in Nederland jaarlijks 2 miljard aan subsidie aan het Openbaar vervoer wordt uitgegeven.

Nadelen

Er zijn waarschijnlijk ook nadelen aan deze benaderingswijze. Zo lijkt een concessiehouder veel macht te krijgen en is uniformiteit wellicht niet helemaal geborgd.

Daarom willen we tijdens de kampvuursessie de volgende vragen met jullie doornemen:

1. Is de OV concessie de beste manier om MaaS te regelen?
2. Zo ja, kan je deelmobiliteit behandelen als OPENBAAR vervoer?