

## **Notitie 5: Effecten en uitdagingen van MaaS: Handelingsperspectieven voor concessieverleners**

### **1. Inleiding**

Mobility as a Service (MaaS) gaat om het integraal plannen, boeken en betalen van verschillende mobiliteitsdiensten op basis van realtime informatie. Dit wordt doorgaans ten minste ontsloten via een app.<sup>1</sup> Het is nog onbekend wat MaaS gaat brengen, maar dat het invloed gaat hebben op het mobiliteitssysteem is wel de verwachting. Het ministerie van IenW stelde bijvoorbeeld: 'Met MaaS kan in potentie worden gekomen tot een responsiever, efficiënter en robuuster transportsysteem voor de reiziger. Voordat het zover is moeten we echter nog veel leren. Zo is inzicht nodig in mogelijkheden en effecten, maar ook in belemmeringen en complicaties.'<sup>2</sup>

In 2017 besloot het ministerie van IenW om een actieve rol in de ontwikkeling van MaaS te gaan spelen. Deze actieve rol moet bijdragen aan de realisatie van een gelijk speelveld voor marktpartijen en het kunnen bijsturen op de (mogelijke) effecten.<sup>3</sup> Na veel kleinschalige pilots<sup>4</sup> besloten zeven regio's samen met IenW te gaan werken aan de ontwikkeling van grootschalige en nationaal opschaalbare pilots. Een belangrijk doel van de pilots is om kennis te krijgen van de reisketens en gedrag van mensen in de keuzes die ze maken. De overheden zijn ook op zoek naar beleidsmatige aanpassingen ten aanzien van bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, fiscaliteit en mobiliteitsbeleid. Dit moet duidelijk maken in hoeverre (met MaaS) het gedrag van mensen kan worden beïnvloed om te kiezen voor duurzamere vormen van mobiliteit. De zeven MaaS-pilots worden in 2020 geïmplementeerd en hebben een zeer uiteenlopende doelgroep, zoals werkgevers, forenzen, grensoverschrijdende reizigers en mensen met een beperking.<sup>5</sup> Omdat de resultaten van de pilots nog niet bekend zijn, is op dit moment niet te zeggen wat de positieve en negatieve gevolgen van de MaaS-transitie voor overheden (inclusief concessieverleners) gaan zijn. Daardoor blijven veel vragen over MaaS vooralsnog onbeantwoord. Dit zijn vragen zoals:

<sup>1</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2019) Mobility-as-a-Service onder de loep.

<sup>2</sup> IenW (2017) Marktconsultatie Mobility as a Service (MaaS) in Nederland.

<sup>3</sup> Sytsma, J. (2019) National collaboration to move MaaS from innovation to practice: the MaaS case for the Utrecht Leidsche Rijn region. ICoMaaS 2019 – Proceedings

<sup>4</sup> Zie bijvoorbeeld de pilots in Nijmegen Heijendaal (Slavenburg, R. (2018) Het reisgedrag en de gebruikerservaring van de eerste MaaS gebruikers op campus Heijendaal), Rotterdam (Verkeersnet (2019) 80% laat eigen auto staan tijdens MaaS-experiment in Rotterdam [HTTPS://WWW.VERKEERSNET.NL/MOBILITEITSBELEID/30986/80-LAAT-EIGEN-AUTO-STAAAN-TIJDENS-MAAS-EXPERIMENT-IN-ROTTERDAM/](https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/30986/80-LAAT-EIGEN-AUTO-STAAAN-TIJDENS-MAAS-EXPERIMENT-IN-ROTTERDAM/) ) en diverse pilots die werden gepresenteerd tijdens het 2nd International Conference on MaaS (Tampere ICoMaaS 2019 – Proceedings, [HTTP://WWW.TUT.FI/VERNE/ICOMAAS/](http://www.tut.fi/verne/icomaaS/) )

<sup>5</sup> Verkeer in beeld (2019) Update MaaS-programma [HTTPS://WWW.VERKEERINBEELD.NL/ARTIKEL/151119/UPDATE-MAAS-PROGRAMMA](https://www.verkeerinbeeld.nl/artikel/151119/update-maas-programma)

- Gaat MaaS leiden tot gedragsverandering en zo ja, neemt het gebruik van (deel)auto's, (deel)fiets, openbaar vervoer en andere mobiliteitsvormen dan toe of juist af door MaaS?
- Wat wordt de rol van verschillende overheden bij MaaS en hoe kunnen zij effectief omgaan met de uitdagingen die MaaS biedt?
- Welke typen partijen worden MaaS-dienstverleners en zijn dit bijvoorbeeld ook overbedrijven?
- Weten MaaS-dienstverleners een toekomstvaste, zelfstandige businesscase te creëren?

Het zijn de landelijke pilots, naast de eerdere kleinschalige pilots, die bovenstaande vragen moeten beantwoorden en moeten aantonen wat de effecten van MaaS zijn.

Concessieverleners en andere overheden verschillen onderling sterk in hun betrokkenheid en rol bij de ontwikkeling van MaaS. Om concessieverleners vooruitlopend op de resultaten van de pilots een idee te geven van de mogelijke effecten en uitdagingen van MaaS gaat deze notitie daar op in. Daarmee sluit de notitie aan op ontwikkelingen in het openbaar vervoer zoals beschreven in de nota Contouren Toekomstbeeld OV 2040<sup>6</sup> en het MaaSifest!<sup>7</sup>. De notitie volgt op de factsheet 'De rol van de overheid in MaaS'<sup>8</sup> en de notitie 'MaaS-waardige bestekseisen'<sup>9</sup>, en heeft een duidelijke samenhang met de notitie 'Ketenregie en ketenmobiliteit in relatie tot MaaS'<sup>10</sup>. Aan de hand van voorbeelden uit binnen- en buitenland, waaruit blijkt hoe met (onderdelen van) MaaS wordt omgegaan, worden de mogelijke effecten en uitdagingen van MaaS beschreven.

In het vervolg gaat deze notitie in op de vraag hoe concessieverleners de verbinding kunnen zoeken met beleid op het gebied van bijvoorbeeld toegankelijkheid, betaalbaarheid en (sociale) veiligheid. De focus ligt hierbij op concessieverlenende overheden maar bij verschillende onderwerpen is er ook een duidelijke relatie met andere organisaties. De notitie levert in hoofdstuk 3 een handelingsperspectief voor de (proactieve of passieve) rol van concessieverleners bij (de ontwikkeling van) MaaS, het benutten van de potentiële positieve effecten van MaaS en het minimaliseren van de eventuele maatschappelijk ongewenste (negatieve) (neven)effecten. Deze notitie is opgesteld op verzoek van het OV-managersoverleg van DOVA, in opdracht van CROW-KpVV door MuConsult, in samenwerking met Bizaline en Significant.

## **2. Effecten en uitdagingen van Mobility as a Service**

In dit hoofdstuk zijn belangrijke mogelijke effecten en uitdagingen van MaaS weergegeven voor de volgende onderwerpen: reisgedrag, ruimtelijke inrichting en openbare ruimte, samenwerking, toegankelijkheid, wet- en regelgeving, en technische infrastructuur. De paragrafen beginnen met een beknopte introductie. Vervolgens geven enkele voorbeelden uit

<sup>6</sup> Ministerie van IenW (2019) Contouren Toekomstbeeld OV 2040.

<sup>7</sup> Connekt (2016) MaaSifest!

<sup>8</sup> CROW (2019) De rol van de overheid in MaaS.

<sup>9</sup> CROW (2019) Notitie: MaaS-waardige bestekseisen.

<sup>10</sup> CROW (2020) Notitie: Ketenregie en ketenmobiliteit in relatie tot MaaS

binnen- en buitenland inzicht in de wijze hoe concessieverleners en andere overheden elders omgaan met (onderdelen van) MaaS. Aan het einde van elke paragraaf staat een tabel met mogelijke effecten en bijbehorende uitdagingen voor concessieverleners, deels op basis van de besproken voorbeelden en deels op basis van interviews en literatuuronderzoek.

## 2.1 Reisgedrag

De verwachting is dat MaaS gaat leiden tot ander reisgedrag, als gevolg van flankerende maatregelen die reizigers verleiden of dwingen bestaande reisroutines los te laten. Het is nog onbekend welk gedrag de reizigers die gebruikmaken van MaaS gaan laten zien. Een mogelijkheid is dat het aantal multimodale reizen toeneemt en dat het onderscheid tussen verschillende vormen van (openbaar) vervoer vervaagt. De kans bestaat daarbij dat reizigers meer gebruik gaan maken van een auto of (elektrische) fiets voor een deel van hun reis. Op beide situaties kunnen concessieverleners zich voorbereiden, zo laten onderstaande voorbeelden zien. Het is wel afhankelijk van de situatie in hoeverre hubs en deelmobiliteit (zie ook paragraaf 2.2) passen in het mobiliteitsbeleid van de betrokken overheden.

### **P+R-terreinen Groningen, Amsterdam en Maastricht**

Rondom diverse steden zijn P+R-terreinen ontwikkeld waar bezoekers hun auto parkeren en vervolgens tegen een (sterk) gereduceerd tarief met het ov naar het centrum kunnen reizen. Reizigers in Groningen parkeren gratis en maken vervolgens voor 6 euro met maximaal vijf personen met de bussen van Q-link een retourrit tussen P+R-terrein en centrum<sup>11</sup>. Reizigers die in Amsterdam na 10.00 uur (op werkdagen) of in het weekend parkeren op een P+R-terrein betalen 1 euro parkeergeld, mits zij binnen 1 uur nadat zij hebben uitgecheckt bij het openbaar vervoer hun parkeergeld betalen. De laatste check-in moet daarbij in het centrumgebied zijn geweest.<sup>12</sup> Op P+R Maastricht Noord parkeer je gratis en reis je vervolgens per bus voor 2 euro per persoon (of 5 euro voor een groepsretour) naar het centrum en weer terug.<sup>13</sup>

### **Hubs Groningen-Drenthe**

De provincies Groningen en Drenthe ontwikkelen 50 hubs (ook bij treinstations). Op deze hubs komen verschillende vormen van vervoer samen, waarbij het openbaar vervoer de drager van het mobiliteitsnetwerk vormt. De hubs bieden toegang tot en reisinformatie over OV, fiets, auto en regelmatig ook de trein. Daarnaast worden voorzieningen aangeboden om van de hubs locaties te maken waar het ook aantrekkelijk is om te verblijven, zoals een kiosk, wifi en toilet.<sup>14</sup> Parallel hieraan is de hubtaxi ontwikkeld. Met deze vervoervoorziening kunnen reizigers met en zonder beperking eenvoudig naar hubs reizen en (indien mogelijk) hun reis met het ov

<sup>11</sup> Gemeente Groningen (2019) P+R terreinen en P+R Bus (Q-link) [HTTPS://GEMEENTE.GRONINGEN.NL/PR-TERREINEN-EN-PR-BUS-Q-LINK](https://gemeente.groningen.nl/pr-terreinen-en-pr-bus-q-link)

<sup>12</sup> Gemeente Amsterdam (2019) Parkeren + Reizen (P+R) [HTTPS://WWW.AMSTERDAM.NL/PARKEREN-VERKEER/PARKEREN-REIZEN/](https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeren-reizen/)

<sup>13</sup> Maastricht Bereikbaar (2019) Gratis parkeren op P+R Noord [HTTPS://WWW.MAASTRICHTBEREIKBAAR.NL/NL/PRODUCTEN-EN-DIENSTEN/GRATIS-PARKEREN-PR-NOORD/](https://www.maastrichtbereikbaar.nl/nl/producten-en-diensten/gratis-parkeren-pr-noord/)

<sup>14</sup> Hub (2019) Handig die hubs [HTTPS://WWW.REISVIAHUB.NL/](https://www.reisviahub.nl/)

voortzetten. Dit verkleint het onderscheid tussen openbaar vervoer en andere vervoervormen en vergroot de reismogelijkheden van reizigers met en zonder beperking.<sup>15</sup>

Mogelijk effect MaaS <sup>16</sup>	Mogelijke acties concessieverlener	Voorbeeld of meer informatie
Meer ov-reizigers in de spits	Faciliteren van voldoende vervoeraanbod door ov-bedrijf, bijvoorbeeld door meer aandacht te geven aan groeiende of flexibele capaciteit in de gunningscriteria	Bestek voor de aanbesteding van het ov in de concessie Amstelland-Meerlanden - 6.4 Toename ov-gebruik (G1) / 6.2.3 Aantal dienstregelingskilometers
Minder ov-reizigers door groter gebruik deelmobiliteit	Faciliteren van integratie ov en deelmobiliteit door informatie over ov en deelmobiliteit te ontsluiten	Effecten van autodelen (inclusief peer to peer) <a href="https://autodelen.info/cijfers-autodelen">HTTPS://AUTODELEN.INFO/CIJFERS-AUTODELEN</a>
Toename van het aantal ketenreizen	Faciliteren van (groeiend) gebruik van hubs, waar ketenreizigers overstappen van de ene op de andere vervoervorm	Handig die hubs <a href="https://www.reisviahub.nl/">HTTPS://WWW.REISVIAHUB.NL/</a>
Vervaging onderscheid tussen vervoervormen binnen en buiten ov-concessies	Keuzes maken in rol en verantwoordelijkheden overheden en marktpartijen, inclusief een passende samenwerking en regie, bijvoorbeeld door te kiezen voor een mobiliteitsconcessie	Mobiliteitsconcessie biedt niet altijd meerwaarde over ov-concessie' <a href="https://www.ovpro.nl/management/2019/05/14/mobiliteitsconcessie-biedt-niet-altijd-meerwaarde-over-ov-concessie/">HTTPS://WWW.OVPRO.NL/MANAGEMENT/2019/05/14/MOBILITEITSCONCESSIE-BIEDT-NIET-ALTIJD-MEERWAARDE-OVER-OV-CONCESSIE/</a>
Specifieke doelgroepen laten ander reisgedrag zien, bijvoorbeeld door MaaS-aanbod werkgever	In gesprek met werkgevers om incentives toe te passen die leiden tot gewenst reisgedrag	Aantal forenzen dat auto laat staan groeit dit jaar met 32 procent <a href="https://www.zuidlimburgbereikbaar.nl/nl/pers/aantal-forenzen-dat-auto-laat-staan-groeit-dit-jaar-met-32-procent/">HTTPS://WWW.ZUIDLIMBURGBEREIKBAAR.NL/NL/PERS/AANTAL-FORENZEN-DAT-AUTO-LAAT-STAAAN-GROEIT-DIT-JAAR-MET-32-PROCENT/</a>
Gebruik van MaaS blijft achter bij verwachtingen	MaaS stimuleren door het toepassen van incentives, zoals subsidies bij gewenste gedragsverandering	Understanding MaaS: Past, Present and Future - ICoMaaS 2019 – Proceedings.

<sup>15</sup> Publiek Vervoer (2019) Hubtaxi. [HTTPS://WWW.PUBLIEKVERVOER.NL/VOOR-IEDEREEN/HUBTAXI](https://www.publiekvervoer.nl/voor-iedereen/hubtaxi)

<sup>16</sup> N.b. de mogelijke effecten worden beïnvloed door o.a. het aanbod van de MaaS-dienstverleners.

## **2.2 Ruimtelijke inrichting en openbare ruimte**

Regionale en lokale overheden kunnen de ontwikkeling en het gebruik van MaaS stimuleren door de daarvoor benodigde ruimtelijke condities te scheppen. Door bij de ruimtelijke inrichting en openbare ruimte plaats te maken voor het aanbod van MaaS-dienstverleners, met name duidelijke en logische locaties voor deelsystemen, kunnen overheden enerzijds ongewenst reisgedrag voorkomen en anderzijds gewenst reisgedrag stimuleren. Voorbeelden hiervan zijn gevonden in Göteborg, Amsterdam en Utrecht.

### **Beperken parkeerruimte – Göteborg**

In het centrum van Göteborg (Zweden) is bij de ontwikkeling van een appartementencomplex een duurzaam mobiliteitsaanbod gerealiseerd met alleen een paar parkeerplaatsen voor deelauto's. De nieuwe bewoners hebben exclusief toegang gekregen tot een op maat gemaakte MaaS-dienst. Daarmee kunnen zij gebruikmaken van deelvoertuigen (fietsen, e-bike, e-bakfietsen, deelauto's en een e-scooter) en openbaar vervoer. Twee bushaltes en een tramhalte liggen vlakbij het complex. Met behulp van een probeeraanbod (20% korting) zijn reizigers gestimuleerd het ov te gaan uitproberen. De ov-ritten die met de MaaS-dienst zijn gemaakt vervangen veelal autoritten. Dit komt door de centrale ligging van het complex en doordat nieuwe bewoners bereid zijn hun 'oude' reisgedrag aan te passen. Zoals al langer bekend, is een ingrijpende verandering zoals een verhuizing of een wisseling van werkgever een moment waarop mensen hun reisgedrag heroverwegen.<sup>17,18</sup> Deze casus laat zien dat een centrale ligging van een (nieuw) wooncomplex met weinig parkeerplaatsen en een goede beschikbaarheid van het ov, kunnen leiden tot het vervangen van autoritten door ov-ritten.

### **Agenda Amsterdam Autoluw – Amsterdam**

De gemeente Amsterdam heeft op 23 januari 2020 de Agenda Amsterdam Autoluw vastgesteld in de gemeenteraad. De uitvoering van de agenda heeft onder andere als doel inwoners en bezoekers vaker te laten kiezen voor een alternatief voor de auto. Dat moet leiden tot een betere benutting van de openbare ruimte. De agenda omvat 27 maatregelen die moeten leiden tot een stad die voor alle Amsterdammers en bezoekers betaalbaar, bereikbaar en toegankelijk blijft. Voorbeelden van maatregelen die zich richten op een afname van het autogebruik zijn: het aanbrengen van 'knips' in de infrastructuur, het afgeven van minder parkeervergunningen, de realisatie van een beter en aantrekkelijker deelaanbod en het beter benutten en uitbreiden van P+R-terreinen.<sup>19</sup>

### **Deelfietsen – Utrecht**

De gemeente Utrecht wil graag leren wat de deelfiets kan bijdragen aan een bereikbare en gezonde stad. Daarom is zij in samenwerking met onder andere Hogeschool Windesheim een Living Lab gestart. Deelfietsaanbieder Donkey Republic is verantwoordelijk voor het plaatsen en

<sup>17</sup> MuConsult (2015) Literatuurstudie tijd- en convenience gevoeligheden openbaar vervoer.

<sup>18</sup> Smith, G., et al (2019) Adopting Mobility-as-a-Service: An empirical analysis of end-users' experiences. ICoMaaS 2019 – Proceedings.

<sup>19</sup> Gemeente Amsterdam (2019) Amsterdam maakt ruimte – Agenda Amsterdam Autoluw.

beheren van de eerst 700 en inmiddels 1.000 deelfietsen. De fietsen mogen alleen worden geplaatst op daarvoor aangewezen plekken ('hubs'), die in de app van Donkey te zien zijn. Dit voorkomt overlast en draagt bij aan zowel de zichtbaarheid van de fietsen als het inzicht in het gebruik. Middels het Lab wil de gemeente inzicht in de juiste rol van de gemeente bij de deelfiets en de plek van deze fiets in het Utrechtse mobiliteitsaanbod.<sup>20</sup>

Mogelijk effect MaaS	Mogelijke acties concessieverlener	Voorbeeld of meer informatie
MaaS leidt tot groter deelmobiliteitsaanbod bij (ov-)knooppunten/hubs waar bij de inrichting van de locatie geen rekening mee is gehouden	Samen met gemeenten beleid ontwikkelen om deelmobiliteitsaanbod te ontwikkelen passend bij de inrichting van flexibele locaties, waar het mobiliteitsaanbod kan variëren	Deltaplan Mobiliteit 2030 – Hoog tijd voor mobiliteit
Openbare ruimte verrommelt door toename aanbod deelmobiliteit	In gesprek met gemeenten om de toegang van MaaS-dienstverlener tot de openbare ruimte al dan niet te reguleren, bijvoorbeeld via vergunningen	Rotterdam verleent eerste vergunningen deelmobiliteit <a href="https://www.verkeersnet.nl/smart-mobility/31813/rotterdam-verleent-eerste-vergunningen-deelmobiliteit/">HTTPS://WWW.VERKEERSNET.NL/SMART-MOBILITY/31813/ROTTERDAM-VERLEENT-EERSTE-VERGUNNINGEN-DEELMOBILITEIT/</a>
MaaS-dienstverleners ontwikkelen vanwege commerciële belangen aanbod bij gebiedsontwikkeling en bestaande locaties dat strijdig is met publieke doelen	In gesprek met gemeenten en MaaS-dienstverlener om proactief afspraken te maken over gewenst MaaS-aanbod bij bestaande en gebiedsontwikkelingslocaties	Leidraad gebiedsontwikkeling en smart mobility <a href="https://smartmobilitymra.nl/thema/gebiedsontwikkeling/">HTTPS://SMARTMOBILITYMRA.NL/THEMA/GEBIEDSONTWIKKELING/</a>
Gemeentelijk parkeerbeleid sluit niet aan bij de wens om het gebruik van MaaS te stimuleren	In gesprek met gemeenten over de gevolgen van publieke MaaS-doelstellingen voor het parkeerbeleid, zoals minder parkeervergunningen en/of het toewijzen van bepaalde locaties voor alleen deelparkeerplaatsen	Onderzoek naar het effect van de parkeernorm op binnenstedelijk bouwen <a href="https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/verstedelijking/parkeren/">HTTPS://WWW.ZUID-HOLLAND.NL/ONDERWERPEN/RUIMTE/VERSTEDELIJKING/PARKEREN/</a>

### 2.3 Samenwerking

Een goede samenwerking tussen de betrokken partijen is bij MaaS van groot belang. Alleen zo kan een win-win-win-win worden gecreëerd voor MaaS-dienstverleners, mobiliteitsaanbieders, verschillende overheden en reizigers. Samenwerken is echter niet eenvoudig, zeker niet daar

<sup>20</sup> Gemeente Utrecht (2019) Deelfietsen. [HTTPS://WWW.UTRECHT.NL/WONEN-EN-LEVEN/VERKEER/FIETS/FIETSNIEUWS/PROEF-MET-DEELFIETSEN/](https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fietsnieuws/proef-met-deelfietsen/)

waar commerciële belangen en publieke doelen met elkaar (lijken te) botsen. De voorbeelden uit Scandinavië en Nijmegen laten zien dat samenwerking, hoe complex ook, wel bijdraagt aan de realisatie van publieke doelstellingen.

### Internationale samenwerking – Scandinavië

De Scandinavische landen werken samen aan de ontwikkeling van ‘seamless mobility’. Middels het Nordic Mobility Innovation Platform (NMIP) wordt gewerkt aan:

- 1) een platform voor het delen van data tussen MaaS-dienstverleners en mobiliteitsaanbieders en de realisatie van toegang tot deze data voor nieuwe aanbieders
- 2) de mogelijkheid voor het gebruik van MaaS in het buitenland, zodat grensoverschrijdend reizen eenvoudiger wordt
- 3) kennisuitwisseling tussen betrokken partijen voor het verbeteren van het mobiliteitssysteem en het stimuleren van innovatie.

Deze samenwerking moet positieve effecten hebben op economie, milieu en samenleving in de deelnemende landen (Denemarken, Noorwegen, Zweden, Finland).<sup>21</sup>

### Beperken hyperspits – Nijmegen

Dagelijks reizen tienduizenden studenten, medewerkers en bezoekers naar Nijmegen Heijendaal vanwege de daar gevestigde onderwijsinstellingen en het academisch ziekenhuis. Dat leidt in de hyperspits tot grote drukte in de treinen naar Nijmegen en op de fietspaden en in de bussen tussen de Nijmeegse binnenstad en Heijendaal. Na een periode van intensieve samenwerking tussen gemeente, provincie, ov-bedrijven en onderwijsinstellingen is besloten om de lestijden van de onderwijsinstellingen te verschuiven. Sinds september 2018 beginnen de colleges op de universiteit een kwartier eerder, de lessen op de hogeschool juist een kwartier later. Het aantal treinreizigers is met gemiddeld met 22% afgenomen in het drukste kwartier en het aantal busreizigers met 10%. Daardoor is de bereikbaarheid van Heijendaal verbeterd.<sup>22</sup> In combinatie met de MaaS-pilot voor medewerkers op de campus<sup>23</sup>, levert dit inzicht in de samenwerking tussen partijen om gedragsverandering te realiseren en de druk op de hyperspits te verminderen.

Mogelijk effect MaaS	Mogelijke acties concessieverlener	Voorbeeld of meer informatie
Concessiehouders willen data in eigendom houden en delen of standaardiseren deze niet	Eisen stellen aan toegang tot vervoeraanbod dat de concessieverlener organiseert, onder andere via het MaaS-	NDOV Loket <a href="https://ndovloket.nl/">HTTPS://NDOVLOKET.NL/</a> Maaswaardige ov-concessies <a href="https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-">HTTPS://WWW.CROW.NL/KENNIS/BIBLIO</a> THEEK-VERKEER-EN-

<sup>21</sup> Niskanen, P. (2019) Nordic Mobility Innovation Platform (NMIP), ICoMaaS 2019 – Proceedings.

<sup>22</sup> Van der Aa, M., Hodde, A. (2018) Slim Roosteren. Een onderzoek naar de (on)mogelijkheden van anders roosteren om de drukte in de spits te reduceren. Tijdschrift Vervoerswetenschap, Jaargang 54, nummer 2, augustus 2018.

<sup>23</sup> Slavenburg, R. (2018) Het reisgedrag en de gebruikerservaring van de eerste MaaS gebruikers op campus Heijendaal.

	keurmerk <sup>24</sup> en het opnemen van MaaS-waardige bestekseisen in de ov-concessie (zie notitie MaaS-waardige bestekseisen).	VERVOER/KENNISDOCUMENTEN/MAASWAARDIGE-OV-CONCESSIES
MaaS-ecosysteem komt moeizaam van de grond doordat MaaS-dienstverleners en mobiliteitsaanbieders niet goed samenwerken	Samen met andere concessieverleners (o.a. via MaaS-waardige bestekseisen) regelen dat partijen die voldoen aan MaaS-keurmerk medewerking krijgen van andere partijen	Maaswaardige ov-concessies <a href="https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/maaswaardige-ov-concessies">HTTPS://WWW.CROW.NL/KENNIS/BIBLIOTHEEK-VERKEER-EN-VERVOER/KENNISDOCUMENTEN/MAASWAARDIGE-OV-CONCESSIES</a>
Ontwikkeling van MaaS wordt belemmerd door moeizame samenwerking tussen overheden en marktpartijen	Vanuit gedeelde belangen werken aan (deel)oplossingen voor mobiliteitsgerelateerde vraagstukken	SLIM Heijendaal – samenwerking overheden, werkgevers, ov-bedrijven, MaaS-dienstverlener <sup>25</sup> <a href="https://www.slimnijmegen.nl/raden-radboudumc">HTTPS://WWW.SLIMNIJMEGEN.NL/RADEN-RADBOUDUMC</a> Gratis probeeraanbod voor medewerkers van partners <a href="https://www.zuidlimburgbereikbaar.nl/nl/projecten-en-producten/ov-en-ketenmobiliteit/">HTTPS://WWW.ZUIDLIMBURGBEREIKBAAR.NL/NL/PROJECTEN-EN-PRODUCTEN/OV-EN-KETENMOBILITEIT/</a>

## 2.4 Toegankelijkheid

De fysieke en mentale toegankelijkheid tot vervoersystemen (zowel infrastructuur als de voertuigen en de combinatie daarvan) krijgt steeds meer aandacht, in het bijzonder sinds in Nederland het VN-verdrag Handicap in 2016 in werking is getreden. Reizigers met een beperking moeten kunnen reizen met het openbaar vervoer of anders met het doelgroepenvervoer. De digitalisering van de samenleving (bijvoorbeeld de opkomst van MaaS-apps) werpt nieuwe barrières op. Op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer hebben provincies en gemeenten veel invloed. Andere vormen van vervoer die via MaaS ontsloten (gaan) worden kennen veelal een veel beperktere betrokkenheid van de overheden. Omdat private mobiliteitsaanbieders de vervoervorm uitvoeren, bepalen zij op basis van hun doelgroep de toegankelijkheid van het vervoer. Wanneer nieuwe vervoervormen in plaats van bestaande komen en overheden hier ook aan bijdragen, is de vraag of op basis van het VN-verdrag niet ook eisen aan de toegankelijkheid van deze vervoervormen moeten worden

<sup>24</sup> Dit keurmerk is momenteel in ontwikkeling door IenW en de zeven pilotregio's. Het doel is te komen tot een keurmerk dat aangeeft of een MaaS-dienstverlener of mobiliteitsaanbieder voldoet aan een bepaalde kwaliteitsstandaard op het gebied van techniek, operatie en beleid. Met het keurmerk worden in beginsel de standaarden uit de raamovereenkomst van de zeven IenW-pilots verankerd voor MaaS-dienstverleners die binnen de concessiesystematiek opereren.

<sup>25</sup> Zie ook: Meurs et al. (2020) Organizing integrated services in mobility-as-a-service systems: Principles of alliance formation applied to a MaaS-pilot in the Netherlands. Transportation Research Part A.



gesteld.<sup>26</sup> Zeker wanneer een bestaande vervoervorm op initiatief of onder regie van een overheid wordt vervangen door een andere vervoervorm, vinden verschillende partijen dat de overheid moet toezien op de toegankelijkheid van deze vervangende vervoervorm.<sup>27,28,29</sup> Naast mentale en fysieke toegankelijkheid, is er toenemende aandacht voor de digitale toegankelijkheid van het vervoersysteem.<sup>30</sup> Onderstaande voorbeelden laten zien hoe overheden werken aan een betere fysieke en mentale toegankelijkheid van het (openbaar) vervoer.

### **Reizigers met een beperking – Australië**

Om voldoende toegang tot vervoer voor mensen met een beperking te waarborgen, is in Australië onderzoek gedaan naar een andere vorm van financiering van wat we in Nederland Wmo-vervoer noemen. Door niet de vervoerder maar de reiziger een budget toe te kennen en dat via een MaaS-dienst te laten besteden, beslissen reizigers zelfstandig welk vervoer zij willen gebruiken. In de praktijk blijkt dit vaak het al langer bestaande taxivervoer te zijn, maar het leidt ook tot gebruik van andere vervoervormen zoals het openbaar vervoer. Dit blijkt kansrijk te zijn als de partij die het doelgroepenvervoer aanstuurt, ook de regie over andere (deel)vervoervormen heeft. Dan heeft deze partij een prikkel om reizigers te stimuleren de overstap te maken van het voor de opdrachtgever relatief dure taxivervoer naar goedkopere andere vervoervormen. De aanbieder van de dienstverlening kan door de verkoop van MaaS-bundels een betere inschatting maken van de te verwachten reizen. Dit leidt tot een eenvoudiger planning, wat een prikkel is om reizigers met MaaS te laten reizen.<sup>31</sup>

### **Ouderen – Finland**

In Finland wees een MaaS-pilot op het platteland uit dat ouderen, al dan niet met een mobiliteitsbeperking, bereid zijn hun ritten te delen met reguliere reizigers en meer vormen van (taxi)vervoer gebruiken als deze worden ontsloten via een app. Reizigers helpen elkaar en het delen van ritten leidt tot lagere kosten voor zowel de opdrachtgever als reizigers. Dit draagt bij aan de toegankelijkheid (en betaalbaarheid) van het hele vervoersysteem.<sup>32</sup>

### **Instapdata – Groningen-Drenthe**

<sup>26</sup> In de Inspiratiegids inclusieve mobiliteit (CROW, 2020) zijn Nederlandse voorbeelden opgenomen over de integratie van doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. Enkele voorbeelden gaan in op het gebruik van apps als reisondersteuning.

<sup>27</sup> College voor de rechten van de mens (2019) College adviseert ministers om Besluit en Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verduidelijken  
[HTTPS://WWW.MENSENRECHTEN.NL/NL/NIEUWS/COLLEGE-ADVISEERT-MINISTERS-OM-BESLUIT-EN-REGELING-TOEGANKELIJKHEID-VAN-HET-OPENBAAR-VERVOER](https://www.mensenrechten.nl/nl/nieuws/college-adviseert-ministers-om-besluit-en-regeling-toegankelijkheid-van-het-openbaar-vervoer)

<sup>28</sup> APCG (2017) Jaarverslag. [HTTPS://WWW.APCG.NL/JAARVERSLAG-2017/](https://www.apcg.nl/jaarverslag-2017/)

<sup>29</sup> ROCOV Gelderland (2019) Succesvol OV-Café Statenverkiezingen 2019.  
[HTTPS://WWW.ROCOVGELDERLAND.NL/NIEUWS/SUCCESVOL](https://www.rocov gelderland.nl/nieuws/succesvol)

<sup>30</sup> Durand, A., et al. (2019) Toegang geweigerd: Digitale ongelijkheid in het slimme mobiliteitstijdperk. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven

<sup>31</sup> Mulley, C., et al. (2020) Mobility as a Service in community transport in Australia: Can it provide a sustainable future? In: Transportation Research Part A.

<sup>32</sup> Eckhardt, J., et al. (2019) Impact Assessment of Rural PPP MaaS Pilots. ICoMaaS 2019 – Proceedings.

In december 2019 is de nieuwe ov-concessie Groningen-Drenthe ingegaan. Vervoerder Qbuzz deelt nu de actuele data over het aantal instappers in de bus met het OV-bureau Groningen Drenthe. Als vervolg hierop zal deze data in de toekomst ook in apps te zien zijn. Met name voor minder mobiele reizigers is dit waardevol omdat zij straks op basis van historische en actuele data een inschatting kunnen maken van de kans op een zitplaats. Het is de bedoeling dat de instapdata straks onderdeel worden van het nu nog statische nationaal haltebestand. Hieraan zullen ook bijvoorbeeld de daadwerkelijke loopafstanden tussen haltes en de werking van liften bij stations worden toegevoegd. Daarnaast kunnen de data worden gebruikt om een voorspelmodel te maken voor de te verwachten drukte per voertuig en per rit.<sup>33</sup>

Mogelijk effect MaaS	Mogelijke acties concessieverlener	Voorbeeld of meer informatie
Nieuwe mobiliteitsvormen van mobiliteitsaanbieders en onderdeel van het MaaS-aanbod zijn niet allemaal fysiek toegankelijk	Afspraken maken met gemeenten en mobiliteitsaanbieders over toegankelijkheidsnormen	Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer <a href="https://wetten.overheid.nl/BWBRO029974/2015-01-01">HTTPS://WETTEN.OVERHEID.NL/BWBRO029974/2015-01-01</a>
Nieuwe mobiliteitsvormen hebben barrières voor digibeten	Afspraken maken met gemeenten en mobiliteitsaanbieders over beschikbaarheid van vervoer via alternatieve verkoopkanalen	Samenwonen in de OV servicewinkel <a href="https://www.ovmagazine.nl/2016/02/samenwonen-in-de-ov-servicewinkel-0003/">HTTPS://WWW.OVMAGAZINE.NL/2016/02/SAMENWONEN-IN-DE-OV-SERVICEWINKEL-0003/</a>

## 2.5 Wet- en regelgeving

Wetgeving creëert randvoorwaarden om doelstellingen van concessieverleners via MaaS te realiseren. Ook kunnen negatieve effecten worden voorkomen of beperkt. In Nederland is hier al mee begonnen door het in DOVA-verband vaststellen van de acht dynamische bestekseisen die ov-concessies MaaS-waardig gaan maken.<sup>34</sup> Dit laat concreet zien wat concessieverleners in ieder geval gaan doen. Andere voorbeelden zijn fiscale maatregelen die bepaalde vervoervormen stimuleren of afremmen en het garanderen van een gelijk speelveld tussen mobiliteitsaanbieders, zoals bijvoorbeeld in Antwerpen en Wenen wordt gedaan.

Daarnaast werden en worden steden soms verrast door de verschijning van nieuw deelmobiliteitsaanbod. In het verleden ging het vaak om deelfietsen<sup>35</sup>, tegenwoordig zijn het vaak deelscooters en -steps<sup>36</sup>. Nieuwe mobiliteitsaanbieders plaatsen vaak een groot aantal van

<sup>33</sup> Oldenburger, A. (2020) Interview in het kader van deze notitie.

<sup>34</sup> CROW (2019) Notitie: MaaS-waardige bestekseisen.

<sup>35</sup> Zie bijvoorbeeld: [HTTPS://WWW.AD.NL/ROTTERDAM/ROTTERDAM-WIL-IMAGO-VAN-DE-DEELFIETS-VERBETEREN-MEER-STALLINGSPLEKKEN~A9c96700/](https://www.ad.nl/rotterdam/rotterdam-wil-imago-van-de-deelfiets-verbeteren-meer-stallingsplekken~A9c96700/)

<sup>36</sup> Zie bijvoorbeeld: [HTTPS://NL.METROTIME.BE/2019/05/07/MUST-READ/DE-VERBORGEN-KANT-VAN-ELEKTRISCHE-DEELSTEPS/](https://nl.metrotime.be/2019/05/07/must-read/de-verborgen-kant-van-elektrische-deelsteps/)

de nieuwe vervoermiddelen verspreid over de stad zodat inwoners snel hiermee bekend raken. Eindhoven speelt hierop in met een Agenda Deelmobiliteit.

### **Ontsluiten vervoeraanbod – Antwerpen**

In Antwerpen zijn aanbieders van deelmobiliteit verplicht hun vervoeraanbod te ontsluiten via minimaal twee MaaS-dienstverleners. Hiermee wordt monopolievorming tegengegaan. Ook kunnen inwoners van Antwerpen subsidie aanvragen om het gebruik van MaaS te stimuleren. Zij kunnen 10 procent terugkrijgen (met een maximum van 50 euro per maand), wanneer ze één van de geselecteerde abonnementen van de MaaS-dienstverleners afnemen. Dit moet bijdragen aan een modal shift in Antwerpen, waarbij autobezit niet langer centraal staat. In plaats daarvan zet de stad in op een integraler en optimaler gebruik van een groot aantal vormen van ov en deelfervoer. Inwoners die gebruik willen maken van de korting, moeten hun eigen auto uiterlijk in de vierde maand na de subsidieaanvraag inleveren. Dit moet een toename van het autogebruik door MaaS tegengaan.<sup>37</sup>

### **Doorverkopen ov-tickets – Wenen**

Door het aanpassen van wetgeving is het in Wenen nu toegestaan om ov-tickets door te verkopen via derde partijen onder de voorwaarde dat ze de API's gebruiken van het WienMobil-platform. Dit is het MaaS-platform van de aanbieder van het stedelijke openbaar vervoer, Wiener Linien. Met de API's krijgen MaaS-dienstverleners en mobiliteitsaanbieders toegang tot informatie, boeking- en betalingssystemen van Wiener Linien. Het gebruik van het platform moet leiden tot grip op de tarieven door de overheden, het wederzijds delen van data en samenwerking tussen de ov-bedrijven en andere partijen.<sup>38</sup> Vooral nog zijn er twee MaaS-dienstverleners actief in de Oostenrijkse hoofdstad: Wiener Linien (een publieke partij) en MaaS Global met de dienst Whim (een private partij).<sup>39</sup>

### **Agenda Deelmobiliteit – Eindhoven**

In Eindhoven is het afgelopen jaar de Agenda Deelmobiliteit opgesteld. De gemeente wil hiermee regie houden op de uitrol, kwaliteit en ordening van deelmobiliteit. Mobiliteitsaanbieders moeten daarom voldoen aan basiseisen op het gebied van datadelen, aansluiting op MaaS-platforms en ruimtelijke inpassing. Deze eisen worden onderdeel van de APV. Zonder vergunning mogen aanbieders van deelmobiliteit geen vervoeraanbod plaatsen, waardoor het totale aanbod wordt gereguleerd.<sup>40</sup>

### **Afbakening ov-concessies – verschillende provincies**

<sup>37</sup> Slim naar Antwerpen (2019) Inwoners kunnen een subsidie krijgen om MaaS-apps te gebruiken  
[HTTPS://WWW.SLIMNAARANTWERPEN.BE/NL/NIEUWS/INWONERS-KUNNEN-EEEN-SUBSIDIE-KRIJGEN-OM-MAAS-APPS-TE-GEBRUIKEN](https://www.slimnaarantwerpen.be/nl/nieuws/inwoners-kunnen-eeen-subsidie-krijgen-om-maas-apps-te-gebruiken)

<sup>38</sup> Arbeitshuber, S., et al, (2019) Holistic mobility solutions for urban non-core areas. ICoMaaS 2019 – Proceedings.

<sup>39</sup> Intelligent Transport (2019) Mobility-as-a-Service heads to Vienna as Whim launches  
[HTTPS://WWW.INTELLIGENTTRANSPORT.COM/TRANSPORT-NEWS/91372/MOBILITY-AS-A-SERVICE-HEADS-TO-VIENNA-AS-WHIM-LAUNCHES/](https://www.intelligenttransport.com/transport-news/91372/mobility-as-a-service-heads-to-vienna-as-whim-launches/)

<sup>40</sup> Gemeente Eindhoven (2019) Agenda Deelmobiliteit, Paper Nationaal verkeerskundecongres 2019.

Nederlandse ov-concessies bieden verschillende vormen van flexibel vervoer die al dan niet als openbaar vervoer worden gezien. Twee voorbeelden hiervan zijn Brengflex en AML Flex. Brengflex (concessie Arnhem-Nijmegen) werd door de provincie Gelderland niet als ov gezien maar gefinancierd en goedgekeurd onder het experimenteerartikel van de Wet personenvervoer 2000.<sup>41</sup> Het deels vergelijkbare AML Flex (concessie Amstelland-Meerlanden) was onderdeel van de inschrijving van Connexion. Dit werd goedgekeurd binnen de concessie omdat de kwaliteit van het ov hierdoor verbetert.<sup>42</sup> Zoals ook blijkt uit de notitie 'Ketenregie en ketenmobiliteit in relatie tot MaaS'<sup>10</sup> maken concessieverleners hier dus verschillende keuzes in. Concessieverleners moeten kiezen tussen ov-concessies en mobiliteitsconcessies (met (deel)mobiliteit(sdiensten)). Tegelijkertijd bewegen sommige ov-bedrijven zich in de richting van mobiliteitsaanbieder.<sup>43</sup>

### Privacy – IMMA-projecten

De zeven landelijke MaaS-pilots borduren procesmatig voort op het IMMA<sup>44</sup>-raamwerk, waarbij dienstverleners mee konden doen aan minicompetities voor mobiliteits- en spitsmijdenprojecten. Om te borgen dat nieuw te ontwikkelen projecten ook in overeenstemming zijn met geldende privacy wet- en regelgeving is, als onderdeel van de IMMA, een privacy referentiearchitectuur opgesteld. Hierin is uitgewerkt hoe partijen aan de privacywetgeving moeten voldoen. De uitgewerkte eisen gaan onder andere over verantwoordelijkheid, dataminimalisatie, informatiebeveiliging en gegevensexport. Het is een verduidelijking van de wetgeving ten aanzien van de daarin gestelde principes, standaarden en eisen.<sup>45,46</sup>

Mogelijke effect MaaS	Mogelijke acties concessieverlener	Voorbeeld of meer informatie
Privacy van reizigers wordt onvoldoende beschermd door MaaS- en mobiliteitsaanbieders	Samen met andere concessieverleners, gemeenten en Rijk afdwingen dat partijen die voldoen aan MaaS-keurmerk de privacy van reizigers goed waarborgen	Bijlage 3 Programma van Eisen concessie IJssel-Vecht 13.2 – Openbaarheid en bescherming van (persoons)gegevens Data Privacy Impact Assessment <a href="http://www.ejplt.tatodpr.eu/article/archive/index_html?ida=182&amp;idn=5&amp;idi=-1&amp;idu=-1">HTTP://WWW.EJPLT.TATODPR.EU/ARTICLE/ARCHIVE/INDEX_HTML?IDA=182&amp;IDN=5&amp;IDI=-1&amp;IDU=-1</a>
Eén MaaS-dienstverlener krijgt een dominante positie op de markt	Voorkomen dat één partij, bijvoorbeeld het ov-bedrijf of één grote MaaS-aanbieder, monopolist	ACM: aanvullende maatregelen nodig voor gelijk speelveld <a href="https://www.ovpro.nl/management/2019/05/16/acm-aanvullende-">HTTPS://WWW.OVPRO.NL/MANAGEMENT/2019/05/16/ACM-AANVULLENDE-</a>

<sup>41</sup> De Gelderlander (2019) BrengFlex, het Netflix van het openbaar vervoer, is veel te duur en gaat verdwijnen [HTTPS://WWW.GELDERLANDER.NL/ARNHEM/BRENGFLEX-HET-NETFLIX-VAN-HET-OPENBAAR-VERVOER-IS-VEEL-TE-DUUR-EN-GAAT-VERDWIJNEN~AA44075A/](https://www.gelderlander.nl/arnhem/brengflex-het-netflix-van-het-openbaar-vervoer-is-veel-te-duur-en-gaat-verdwijnen~aa44075a/)

<sup>42</sup> Vervoerregio Amsterdam (2017) Vervoerplan Amstelland-Meerlanden vastgesteld [HTTPS://VERVOERREGIO.NL/ARTIKEL/20170627-VERVOERPLAN-AMSTELLANDMEERLANDEN-VASTGESTELD](https://vervoerregio.nl/artikel/20170627-vervoerplan-amstellandmeerlanden-vastgesteld)

<sup>43</sup> NS (2020) Nederland duurzaam bereikbaar. Voor iedereen.

<sup>44</sup> IMMA staat voor Integrale Mobiliteits Management Architectuur.

<sup>45</sup> Considerati (2015) IMMA Privacy referentiearchitectuur.

<sup>46</sup> IenW (2018) Leidraad omgaan met persoonsgegevens

---

wordt door een gelijk speelveld te waarborgen	MAATREGELEN-NODIG-VOOR-GELIJK- SPEELVELD/
--	--

---

## 2.6 Technische infrastructuur

Een goede technische koppeling tussen MaaS-dienstverleners en mobiliteitsaanbieders is een randvoorwaarde om een MaaS-dienst te kunnen bieden. Hiervoor is een technische infrastructuur nodig, waar ook concessieverleners sturende en faciliterende invloed op kunnen uitoefenen. Deze rol beïnvloedt ook de mate waarin overheden kunnen sturen op de ontwikkeling van MaaS. Onderstaande voorbeelden uit Denver en Berlijn laten zien dat de technische infrastructuur op verschillende manieren kan worden georganiseerd, leidend tot een private of publieke uitwisselingslaag. Elders wordt gekozen voor hybride, publiek-private technische infrastructuur.<sup>47,48</sup> Duidelijk is dat de rol die overheden pakken, nauw samenhangt met de rol die zij zien bij het mobiliteitssysteem als geheel.

### Private technische infrastructuur – Denver

In Denver (Colorado) heeft de overheid geen actieve rol bij de ontwikkeling van de technische infrastructuur voor MaaS-diensten. Wel hebben ze een niet-exclusief contract met Uber gesloten om de tickets voor het regionale openbaar vervoer te ontsluiten<sup>49</sup>. De private APIs van Moovit worden daarvoor ingezet. Hierdoor kunnen reizigers nu een deel van hun rit met het regionale ov maken en een ander deel met een Uber-taxi, waarbij een goede onderlinge aansluiting wordt gegarandeerd.<sup>50</sup>

### Publieke technische infrastructuur – Berlijn

In Berlijn gaf het regionale (publieke) ov-bedrijf BVG de opdracht aan platformontwikkelaar Trafi (uit Litouwen) om een publiek MaaS-platform te ontwikkelen. Het platform is volledig in handen van BVG en gaat steeds meer vormen van mobiliteit (publiek en privaat) ontsluiten en aanbieden. BVG sluit (als publieke dienstverlener) commerciële contracten met mobiliteitsaanbieders en heeft daardoor maximale invloed op de samenstelling van de MaaS-dienst voor de gebruikers. Het platform is een dienstverlener die mobiliteitsdiensten koppelt en

<sup>47</sup> Mobility Daily (2020) How Local and Regional Transit Authorities are Embracing MaaS: A Global Review [HTTPS://URBANMOBILITYDAILY.COM/HOW-LOCAL-AND-REGIONAL-TRANSIT-AUTHORITIES-ARE-EMBRACING-MAAS-A-GLOBAL-REVIEW/](https://urbanmobilitydaily.com/how-local-and-regional-transit-authorities-are-embracing-maas-a-global-review/)

<sup>48</sup> Nordic Innovation (2019) Nordic Mobility Innovation Platform [HTTPS://WWW.NORDICINNOVATION.ORG/PROGRAMS/NORDIC-MOBILITY-INNOVATION-PLATFORM](https://www.nordicinnovation.org/programs/nordic-mobility-innovation-platform)

<sup>49</sup> Mobility Daily (2020) How Local and Regional Transit Authorities are Embracing MaaS: A Global Review [HTTPS://URBANMOBILITYDAILY.COM/HOW-LOCAL-AND-REGIONAL-TRANSIT-AUTHORITIES-ARE-EMBRACING-MAAS-A-GLOBAL-REVIEW/](https://urbanmobilitydaily.com/how-local-and-regional-transit-authorities-are-embracing-maas-a-global-review/)

<sup>50</sup> Global Fleet (2019) MaaS to the next level with Moovit [HTTPS://WWW.GLOBALFLEET.COM/EN/SMART-MOBILITY/GLOBAL/FEATURES/MAAS-NEXT-LEVEL-MOOVIT?T%5B0%5D=MOOVIT&T%5B1%5D=MAAS&T%5B2%5D=UBER&CURL=1](https://www.globalfleet.com/en/smart-mobility/global/features/maas-next-level-moovit?t%5B0%5D=MOOVIT&t%5B1%5D=MAAS&t%5B2%5D=UBER&CURL=1)

bundelt. De overheid verzorgt het digitale platform, bemiddelt tussen reizigers en (deels publieke, deels private) vervoeraanbieders.<sup>51,52</sup>

Opties voor MaaS	Mogelijke acties concessieverlener	Voorbeeld of meer informatie
MaaS-dienstverleners en mobiliteitsaanbieders gebruiken verschillende technische standaarden	Gebruik van één technische standaard afdwingen	Transport Operator to Mobility Provider-API development for Mobility as a Service <a href="https://github.com/TOMP-WG/TOMP-API/ISSUES">HTTPS://GITHUB.COM/TOMP-WG/TOMP-API/ISSUES</a>
Technische infrastructuur is in private handen, waardoor mogelijk ongewenste (neven)effecten van MaaS optreden	Opdracht geven voor de ontwikkeling van een publiek MaaS-platform	MVG to launch Mobility-as-a-Service solution in Munich <a href="https://www.intelligenttransport.com/transport-news/95880/mvg-to-launch-mobility-as-a-service-solution-in-munich/">HTTPS://WWW.INTELLIGENTTRANSPORT.COM/TRANSPORT-NEWS/95880/MVG-TO-LAUNCH-MOBILITY-AS-A-SERVICE-SOLUTION-IN-MUNICH/</a>
Technische infrastructuur is in publieke handen, waardoor ontwikkeling MaaS-dienst onvoldoende van de grond komt	Ruimte geven aan de ontwikkeling van een privaat of publiek-privaat MaaS-platform	Sustainable mobility challenge Sweden <a href="https://mobility.challengefrom.se/">HTTPS://MOBILITY.CHALLENGEFROM.SE/</a>

### 3. Handelingsperspectieven

#### 3.1 Rol en keuzes van de concessieverlener

De notitie ‘MaaS-waardige bestekseisen’ is in december 2019 door DOVA vastgesteld.<sup>53</sup> Daarmee conformeren concessieverleners (en indirect concessiehouders) zich aan het MaaS-waardig maken van bestaande en nieuwe concessies. De wens van de concessieverleners is om de MaaS-waardige eisen uiterlijk 1 januari 2022 onderdeel te laten vormen van alle ov-concessies in Nederland. De eisen in de notitie zijn tegelijkertijd ook een startpunt omdat veel ontwikkelingen nog onzeker zijn en maatwerk nodig is om bijvoorbeeld bepaalde verantwoordelijkheden van concessieverlener naar concessiehouder door te zetten. Of concessieverleners aanvullend op het MaaS-waardig maken van concessies, nadere acties moeten ondernemen hangt allereerst af van de doelstellingen van concessieverleners op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid in relatie tot de positie van het

<sup>51</sup> Mobility Daily (2020) How Local and Regional Transit Authorities are Embracing MaaS: A Global Review  
[HTTPS://URBANMOBILITYDAILY.COM/HOW-LOCAL-AND-REGIONAL-TRANSIT-AUTHORITIES-ARE-EMBRACING-MAAS-A-GLOBAL-REVIEW/](https://urbanmobilitydaily.com/how-local-and-regional-transit-authorities-are-embracing-maas-a-global-review/)

<sup>52</sup> Trafi (2019) Trafi & BVG's All-in-One Mobility App Jelbi Goes Live in Berlin  
<https://www.trafi.com/site/press-release/trafi-bvgs-all-in-one-mobility-app-jelbi-goes-live-in-berlin>

<sup>53</sup> CROW (2019) Maaswaardige ov-concessies. [HTTPS://WWW.CROW.NL/KENNIS/BIBLIOTHEEK-VERKEER-EN-VERVOER/KENNISDOCUMENTEN/MAASWAARDIGE-OV-CONCESSIES](https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/maaswaardige-ov-concessies)

openbaar vervoer. Parallel moeten concessieverleners bepalen of zij een concessie als ov-concessie of als mobiliteitsconcessie in de markt zetten. (zie notitie ‘Ketenregie en ketenmobiliteit in relatie tot MaaS’<sup>10</sup>). In die notitie staan voorbeeldeisen voor ov- en mobiliteitsconcessies.

Daarnaast kunnen concessieverleners ook andere acties uitvoeren, passend bij de gekozen rol. Daarvoor bevat dit hoofdstuk aanbevelingen. De opgave voor concessieverleners is enerzijds dat concessies (bestaande en nieuwe) ruimte moeten bieden om in te spelen op actuele ontwikkelingen die een relatie hebben met de effecten en acties uit deze notitie. Anderzijds is de opgave het contracteren en reguleren van andere vervoervormen op een manier die past bij de gekozen rol. Het wel of niet oppakken van een rol bij MaaS en het al dan niet stimuleren van innovaties, is een keuze die overheden/concessieverleners bewust moeten maken. Concessieverleners en andere overheden moeten een balans vinden tussen het reguleren van marktpartijen die publieke assets (zoals de openbare ruimte) gebruiken en het afremmen van innovaties vanwege de (mogelijke) kans op ongewenste effecten. MaaS mag dan nog niet zijn uitontwikkeld, dat geldt ook voor de rol van concessieverleners bij MaaS. Er is een doorlopend denkproces nodig om aansluiting te houden bij actuele ontwikkelingen die een relatie hebben met de effecten en uitdagingen uit het vorige hoofdstuk.

### 3.2 Rollen en handelingsperspectief

Concessieverleners kunnen uiteenlopende rollen vervullen om met MaaS om te gaan en beleidsdoelstellingen te bereiken. Per rol wordt een voorbeeld gegeven van een handelingsperspectief dat zij kunnen inzetten.

*Tabel: Rollen en voorbeeld handelingsperspectief*

<b>Rol</b>	<b>Activiteit</b>
Beleidsmaker	Inspelen op gewenste en ongewenste effecten van MaaS om bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en regionaal ov te verbeteren; instrumenten ontwikkelen en voorbereiden
Regelgever	Afdwingen non-discriminatoire doorverkopen van ov-tickets door concessiehouder, data delen en waarborgen gelijk speelveld
Aanlegger	Aanleggen van multimodale hubs bij bestaande ov-knooppunten op grondgebied in beheer van de concessieverlener
Beheerder	Toezien op de naleving van de MaaS-waardige bestekseisen door concessiehouders en waarborgen level playing field met MaaS-dienstverleners
Subsidieverlener	Financiële bijdrage aan verbeteren voorzieningen bij hubs in gemeentelijk beheer en eventuele subsidies aan deelsystemen
Regisseur	Coördineren van integratie ov en verschillende andere vervoervormen tot één voor alle inwoners toegankelijk systeem
Monitoren	Monitoren van effecten van MaaS op het regionale mobiliteitssysteem

Organisator	Samenwerking tussen MaaS-dienstverleners, mobiliteitsaanbieders en gemeenten organiseren
Pionier	Toestaan dat ov-bedrijf meer vrijheid krijgt om tariefafspraken te maken met de MaaS-dienstverlener.
Aanjager	Launching customer <sup>54</sup> door zakelijke reizen van eigen werknemers met MaaS-dienst te verplichten
Kennismakelaar	Delen van kennis met gemeenten over MaaS, data en privacy

Om de rollen uit bovenstaande tabel te verbinden aan de onderwerpen van hoofdstuk 2, zijn de uitersten van stad en platteland gebruikt voor concrete voorbeelden van mogelijk handelen door concessieverleners. De uitersten zijn geschetst omdat het nu nog onbekend is welke tussenvarianten reëel zijn. Bovendien beïnvloeden verschillende variabelen elkaar zonder dat mate van beïnvloeding nu bekend is.

Onderzoek heeft laten zien dat MaaS waarschijnlijk het makkelijkst van de grond komt in stedelijke gebieden terwijl dit in plattelandsgebieden om grotere inspanningen van de betrokken partijen zal vragen.<sup>55,56</sup> Voor het mogelijk handelen is de aanname gedaan dat in de stad concessieverleners (vrijwel) niets hoeven te doen om tot de ontwikkeling van MaaS-diensten te komen. Dit komt door een combinatie van een aantrekkelijke(re) businesscase voor MaaS-dienstverleners en de aanwezigheid van voldoende mobiliteitsaanbod. Hierbij is het niet relevant of de richting waarin de (MaaS-)diensten zich ontwikkelen aansluit op overheidsbeleid. Vanwege een onzekere businesscase en een beperkt mobiliteitsaanbod moeten concessieverleners op het platteland daarentegen actief bijdragen aan de ontwikkeling van MaaS. Dat zal het tegelijkertijd ook eenvoudiger maken om te sturen op publieke doelen.<sup>57</sup>

*Tabel: minimale en maximale acties voor concessieverleners*

Onderwerp	Stad (minimale actie)	Platteland (maximale actie)
Reisgedrag	Als <u>beleidsmaker</u> kiezen voor een passende, beperkte rol en verantwoordelijkheid en veel ruimte bieden aan marktpartijen voor de verdere groei van bijvoorbeeld het vervoeraanbod	Als <u>subsidieverlener</u> het vervoeraanbod actief vergroten en MaaS-dienstverleners subsidiëren om dit aanbod te ontsluiten via een MaaS-dienst

<sup>54</sup> “De overheid kan als launching customer haar eigen inkoopkracht inzetten voor de ontwikkeling en toepassing van innovaties voor maatschappelijke uitdagingen.” Bron: PIANOo (2020) De overheid als launching customer. <https://www.pianoo.nl/nl/themas/innovatiegericht-inkopen/aan-de-slag/de-overheid-als-launching-customer>

<sup>55</sup> EMTA (2019) Mobility as a Service - A perspective on MaaS from Europe's Transport Authorities.

<sup>56</sup> Durand, A. et al. (2020) Mobility as a Service en veranderingen in reisvoorkeuren en reisgedrag: een systematisch literatuur onderzoek. Tijdschrift Vervoerswetenschap Jaargang 56, nummer 1, februari 2020.

<sup>57</sup> Polydoropoulou, A. et al. (2020) Prototype business models for Mobility-as-a-Service. Transportation Research Part A.



Ruimtelijke inrichting en openbare ruimte	Als <u>regisseur</u> in gesprek met gemeenten en MaaS-dienstverleners om uitgangspunten te formuleren over het gewenste MaaS-aanbod bij bestaande en gebiedsontwikkelingslocaties	Als <u>aanlegger</u> en (weg)beheerder samen met gemeenten hubs inrichten om mobiliteitsaanbod te faciliteren en daarmee het vervoeraanbod in MaaS-diensten te vergroten
Samenwerking	Als <u>regelgever</u> samen met andere concessieverleners (o.a. via MaaS-waardige bestekseisen) regelen dat partijen die voldoen aan een MaaS-keurmerk medewerking krijgen van andere partijen	Als <u>aanjager</u> 'launching customer' zijn, waardoor de MaaS-dienstverlener een gegarandeerde minimale afzet heeft
Toegankelijkheid	Als <u>kennismakelaar</u> de effecten van MaaS op de toegankelijkheid van het regionale mobiliteitssysteem meten en delen met andere overheden	Als <u>pionier</u> de integratie van ov en doelgroepenvervoer organiseren door het weghalen van financiële en organisatorische schotten
Wet- en regelgeving	Als <u>regelgever</u> voorkomen dat één partij, bijvoorbeeld het ov-bedrijf of één grote MaaS-aanbieder, monopolist wordt door een gelijk speelveld te waarborgen	Als <u>regelgever</u> afdwingen van gebruik TOMP-API en non-discriminatoir doorverkopen van ov-tickets door concessiehouder
Technische infrastructuur	Als <u>beleidsmaker</u> ervoor kiezen geen rol te hebben bij de ontwikkeling van de technische infrastructuur	Als <u>aanlegger</u> de benodigde technische infrastructuur voor een MaaS-dienst ontwikkelen

### Tot slot

De beschreven minimale en maximale acties zijn aanwijzingen van wat concessieverleners kunnen doen. De uitwerking van deze acties hangt af van de precieze rol die de concessieverleners voor ogen hebben bij de ontwikkeling van MaaS en flankerende onderwerpen zoals mobiliteitshubs. De vereiste inzet van concessieverleners om gewenste effecten van MaaS te stimuleren en ongewenste effecten af te remmen of te voorkomen, zal dan ook beïnvloed worden door de ontwikkeling van MaaS in Nederland (en daarbuiten). De tabel hierboven laat dan ook zien dat een snelle groei (in de stad) van het gebruik van de diensten van MaaS-dienstverleners om een andere inzet vraagt dan wanneer de groep reizigers die gebruikmaakt van MaaS langzaam toeneemt of alleen een specifieke doelgroep betreft (op het platteland). Ook de (ontwikkeling van de) markt van MaaS-dienstverleners, bestaande uit één, enkele of een groot aantal partijen, zal invloed hebben op de rol van de concessieverlener en het op basis daarvan door haar te voeren beleid.

De voorbeelden uit het voorgaande hoofdstuk en het handelingsperspectief uit dit hoofdstuk kunnen worden ingezet en uitgewerkt om passend en adaptief beleid te ontwikkelen en uit te voeren overeenkomstig de gekozen rol. Een zorgvuldige monitoring van de ontwikkeling van MaaS en de evaluatie van overheidsbeleid zullen het waar nodig adaptief aanpassen van de rol en het beleid van de concessieverlener en andere overheden mogelijk maken. Ook als overheden geen bewuste en duidelijke keuze maken, doen ze dit de facto toch. Dan is de kans

reëel dat op het platteland MaaS niet van de grond komt terwijl in stedelijk gebied de ontwikkeling van MaaS gaat leiden tot maatschappelijk ongewenste effecten, zoals een groot beslag op de publieke ruimte. Advies is dan ook dat concessieverleners, mede op basis van deze notitie, nadenken over en invulling geven aan de rol die zij bij MaaS kunnen of moeten hebben.

### **Bijlage Contactpersonen**

In het kader van deze notitie zijn interviews gehouden met:

- Ingrid de Bruijn, Vervoerregio Amsterdam
- Luc Meex, provincie Limburg
- Eric de Kievit, CROW
- Marco van Burgsteden, CROW
- Omgevingsmanagers MaaS, IenW