

# Mobility as a Service: van infragedreven naar datagedreven beleid

Gepubliceerd 02-nov-20 18:00 door [Editor dmi](#)

**De wereld om ons heen is veranderd. Niet alleen groei, maar ook duurzaamheid, bereikbaarheid van het platteland, sociale inclusie en tot voor kort drukte in het OV en op de weg staan centraal. Infrastructuur is meer dan asfalt, bruggen viaducten en rails. Vanuit een goede data-infrastructuur in combinatie met gedragsprikkelers zijn slimmere, duurzamere oplossingen mogelijk. Met die overtuiging is begin 2017 het programma MaaS (Mobility as a Service) opgezet.**

*'Als je op je handen gaat zitten en wacht op Silicon Valley, word je overvleugeld.'*

In een gemiddelde auto zit nog altijd maar 1,1 persoon. De bezettingsgraad van het OV was pré-corona gemiddeld 35 procent. We kunnen nieuwe wegen aanleggen en meer treinen bestellen, maar dat duurt lang. En zowel de infrastructuur als de voertuigen die daarop rijden, worden niet optimaal benut. Dat is geldverspilling. We kunnen slimmer en meer duurzaam reizen. Als we afwachten hoe grote tech-giganten straks reisgedrag nog meer gaan sturen, zijn we te laat. Dus willen we dat mechanisme zelf snappen en mogelijk inzetten. De reden om er als ministerie samen met marktpartijen mee aan de slag te gaan. Eric Mink, programmamanager MaaS, is daar volop mee bezig.

## Impact van apps

"Bij MaaS gaat het om een volgende generatie apps waarin idealiter alle vervoersmiddelen van alle aanbieders te plannen, boeken én betalen zijn," vertelt Eric. "En dat volledig op maat. Als je bijvoorbeeld graag duurzaam reist, kies je voor een 'groene' app die je meer via OV of deelfiets stuurt. Maar ook bereikbaarheid van het platteland en reizen voor mensen met een handicap moeten gegarandeerd zijn. Wil je comfort en is de prijs niet bepalend, dan kies je eerder voor een app die je via hogesnelheidstrein, limousines en het vliegtuig stuurt." Het ministerie heeft enkele jaren geleden onderzoek gedaan naar MaaS.

"De conclusie: als je op je handen gaat zitten, word je gegarandeerd overvleugeld door Silicon Valley. Inmiddels weten we dat veel apps in tweede instantie ook ongewenste

effecten kunnen hebben. Dus kun je maar beter direct aan tafel gaan. Ga je het samen als overheid ontwikkelen, dan leer je meer, zeker als je de data vraagt en krijgt. Dat is nu dan ook de basis van ons MaaS-ecosysteem: standaardisatie, data-delen en samen kennis opdoen. De apps zelf zijn niet zo spannend, het gaat erom wat de impact ervan is en hoe we de onderliggende data kunnen gebruiken om beter te optimaliseren op beleidsdoelen zoals duurzaamheid, filebestrijding, bereikbaarheid van het platteland, sociale inclusie en reizen voor gehandicapten.”

## **Samenwerking tussen groot en klein**

Om vast te stellen hoe deze gedachte werkt, hebben het ministerie en zeven regio's pilots ontwikkeld (zie het kader Zeven nationale apps). De regio's hebben hun MaaS-dienstverleners ofwel de app-bouwers gekozen uit consortia van 24 partijen waarmee het ministerie vorig jaar een raamovereenkomst sloot. Deze consortia bestonden uit een brede selectie bedrijven en instellingen, van banken tot verzeke-raars tot grote IT-bedrijven, autofabrikanten en openbaar-vervoersmaatschappijen. Dat geeft wel weer hoe interessant de MaaS-gedachte is. En zij zijn allemaal bereid om open apps te ontwikkelen waarin zo veel mogelijk concepten worden ontsloten (deelfiets, -scooter en auto, ridesharing en -hailing, taxi, huur en OV). Dat allemaal breder dan de apps die we nu kennen: want met de app kun je ook inchecken of het slot ontgrendelen.

De gekozen MaaS-dienstverleners zijn verplicht alle geanonimiseerde data in een specifiek formaat aan TNO te sturen. “Onze handen jeuken om te kijken wat de data gaan laten zien, wat de impact is en in hoeverre je dankzij de inzichten beleidsdoelen als de CO2-reductie, filereductie, betere spreiding van vervoer overdag in het OV kunt bereiken. Als je 5 procent van de mensen tot ander gedrag weet te verleiden, kun je vast en zeker geld besparen en problemen oplossen.”

## **Prikkels in het systeem**

De eerste data moet vrij snel bij TNO binnenkomen. “We krijgen per pilot maandrapporthages en ieder half jaar gaan we over alle pilots heen rapporteren. Ook zullen we koppeling zoeken met andere databronnen en AI toepassen.” De pilots zijn wereldwijd uniek omdat tot nu toe MaaS alleen nog in steden beproefd is. “Wij gaan direct voor nationale apps. In een stad is de omvang eigenlijk te klein om een businesscase op te bouwen en voldoende data te genereren.

Daarvoor heb je toch minimaal 50.000 tot 100.000 gebruikers nodig. Dat lijkt veel, maar wij geloven dat het haalbaar is. De MaaS-dienstverleners zijn ook geselecteerd op hun marketingexpertise.” Het is ook de bedoeling dat de pilots van elkaar leren. “Dan kun je de resultaten naast elkaar leggen en als Rijk slimmer worden in welke prikkels je in het systeem moet brengen.” Zo kan een app je adviseren een kwartier later van huis te gaan ten behoeve van de filedruk, maar je kunt bijvoorbeeld ook iemand eens een gratis treinkaartje geven of

iemand die meereist in een deelauto een kilometervergoeding geven. “Als je kunt laten zien dat het werkt, heb je een goed verhaal om toekomstbestendig beleid te maken.”

Het biedt heel veel kansen, maar het betekent dat we als ministerie een beetje moeten leren omdenken en wat meer vanuit gedrag en data moeten denken en wat minder vanuit de infrastructuur. “Een standaard die we nu hebben gezet voor gegevensuitwisseling tussen vervoerders en apps wordt al in Australië en Zwitserland verplicht gesteld. Dat zit je dan met een paar mensen.

## **Zeven nationale apps**

Dit najaar worden de eerste MaaS-apps gelanceerd. Er zijn zeven nationale apps uitgevraagd met zeven regio's. dit leidt waarschijnlijk tot nationale apps. Elke regio heeft een andere focus op een beleidsdoel op doelgroep, bijvoorbeeld woon-werkverkeer rond de Amsterdamse Zuidas, Wmo-vervoer in Twente, grensoverschrijdend vervoer in Limburg en CO2-neutraal reizen in Eindhoven.

In de apps komt zo veel mogelijk vervoersaanbod, zodat de reiziger kan plannen, boeken én betalen. De pilots duren twee tot drie jaar. Als de pilots aanslaan, kunnen ze zonder startsubsidie verder. In de tussentijd wordt bekeken welke tijdelijke eisen voor de pilot meer permanent moeten worden vastgelegd.

*Zie de bijlage voor het volledige artikel uit de speciale editie van de KIS-krant over de digitale transitie van IenW.*

Tags : apps, deelautp, deelfiets, deelscooter, maas, maas-programma, maas-project, ov, ridehailing, ridesharing, taxi