

Studie: inkomsten van MaaS groeien met 900% tot 2027

Gepubliceerd 23-sep-21 15:15 door [Redactie MaaS Communities](#)

Een langlopend, maandelijks abonnement op mobiliteit is de sleutel om ervoor te zorgen dat reizigers Mobility as a Service massaal gaan gebruiken. Tegelijkertijd kunnen MaaS-platformen gebruikers op dit moment nog niet vragen zo'n abonnement af te sluiten, want daar is het vertrouwen nog niet sterk genoeg voor. Platformen moeten daarom eerst flexibele mogelijkheden bieden, zoals betalen per reis of korte abonnementen. Dat blijkt uit een nieuwe studie van onderzoeksbureau Juniper Research.

De organisatie is te spreken over de kansen van MaaS. Waar nu wereldwijd een winst wordt behaald van circa 5,3 miljard euro, voorspelt het bureau in 2027 dat er zo'n 53 miljard aan inkomen binnenkomt uit MaaS-abonnees. Een groei van 900 procent dus. Het overgrote deel van die winst zal uit West-Europa en Azië komen. In dat jaar zullen naar verwachting ook zo'n 25,7 miljoen zakelijke ritten worden geregeld via een MaaS-platform. MaaS krijgt vooral snel voet aan de grond in West-Europa en Azië, omdat in deze gebieden al veel vaker gemeengoed is. Dit is een vereiste voor MaaS, denken de onderzoekers. "Dit maakt een interoperabiliteit tussen verschillende modaliteiten mogelijk en het ondersteunt de juiste verdeling van inkomsten tussen vervoerders", aldus onderzoeker Adam Wears. Hij vervolgt: "Deze twee onderdelen zijn onmisbaar voor goede samenwerkingen tussen mobiliteitsaanbieders en met lokale vervoersautoriteiten."

Ritten delen en deelmobiliteit

Naast een maandelijks abonnement, is nog meer noodzakelijk voor een wijdverspreid gebruik van MaaS. Dit moet gepaard gaan met een gemakkelijke toegang tot veel verschillende vervoersmiddelen, een infrastructuur die MaaS ondersteunt, de mogelijkheid om veel data te verzamelen en lage drempels voor de uitrol van dit systeem. Deelmobiliteit of de mogelijkheid om ritten te delen gaan hand in hand met het succes van MaaS, schrijven de onderzoekers in een . Het delen van ritten heeft momenteel al een behoorlijk aandeel in mobiliteit. Zo is Uber wereldwijd behoorlijk succesvol, terwijl traditionele taxibedrijven worstelen om hiermee te concurreren. De onderzoekers van Juniper Research hebben gevonden dat gebruikers waarde hechten aan drie kenmerken, namelijk betaalbaarheid, betrouwbaarheid en aansprakelijkheid. Taxibedrijven blijken daar wereldwijd niet altijd te kunnen voldoen. Taxi's zijn duurder, reizigers blijken niet altijd te worden opgehaald en ze krijgen geen accurate informatie over wachttijden. Tegelijkertijd hebben bedrijven als Uber en

Lyft, maar ook deelmobiliteitsaanbieders nu steeds vaker te maken met beperkingen door lokale overheden. In Nederland geven steeds meer steden vergunningen aan deelmobiliteitsaanbieders en wordt actie genomen om de overlast van verkeerd geparkeerde voertuigen tegen te gaan. In België hebben enkele gemeenten inmiddels zelfs besloten om voertuigen in beslag te nemen als ze in de weg staan.

Verbeteringen

en deelmobiliteit spelen volgens de onderzoekers een aanzienlijke rol in de toekomst van MaaS. Er zijn dan ook een aantal manieren om dit nog verder te verbeteren. Ten eerste gaat het om het verbeteren van de infrastructuur. De onderzoekers menen dat MaaS meer mogelijkheden krijgt, wanneer de ruimte voor autoparkeerplaatsen flexibeler kan worden gebruikt. Dus niet alleen om een auto enkele uren stil te zetten, maar bijvoorbeeld ook om deelmobiliteit kwijt te kunnen of om passagiers veilig op te pikken. Daarnaast is het noodzakelijk om goede afspraken te maken over het delen van data. Dit is namelijk cruciaal voor een MaaS-platform, dat zonder data niet kan inspelen op de behoefte van de reiziger. Het kan echter in het tegengestelde belang zijn van een partij zoals Uber om data te delen met andere mobiliteitspartijen. Dit zorgt voor concurrentie in de markt en is als zodanig juist een drempel voor MaaS, denken de onderzoekers.

Alternatieven

Deze onderzoekers wijzen erop dat het uiteindelijke doel van MaaS is om te zorgen voor minder congestie op de weg en minder schadelijke uitstoot. Dat lukt niet als de mobiliteitsaanbieders met elkaar concurreren en dus niet zorgen voor een aantrekkelijk aanbod en goede onderlinge verbindingen. "Als gebruikers hun gewenste vervoersmiddel (regelmatig) niet kunnen vinden, zullen ze hoogstwaarschijnlijk MaaS links laten liggen en terugkeren naar hun voormalige manier van reizen." Onbeperkt lezen? Maak gebruik van de exclusieve aanbieding Bent u al abonnee?

Auteur: Inge Jacobs

Inge Jacobs is vaste redacteur voor VerkeersNet en schrijft daarnaast voor verschillende andere vakbladen van Promedia Group, zoals OVPro.nl en TaxiPro.nl.

Gepubliceerd op 22-09-2021 om 11:37