



Mobility as a Service (MaaS)

Spotify in plaats van muziek op de harde schijf, licht in plaats van lampjes - op tal val terreinen vindt een verschuiving plaats van producten naar diensten. Ook op het gebied van mobiliteit zijn er experimenten, onder de noemer Mobility as a Service. Marije de Vreeze van mobiliteitsnetwerk Connekt vertelt erover.

Wat is mobility as a service?

Mobility as a Service (MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument toegang heeft tot mobiliteit in de vorm van diensten, in plaats van te investeren in het bezit van transportmiddelen of losse diensten als openbaar vervoer en daarmee dus flexibeler is en meer kan worden ontzorgd. Connekt heeft samen met meer dan veertig publieke en private partijen een actieplan voor MaaS in Nederland opgesteld. Daarin beschrijven we twee dromen voor de toekomst:

- MaaS biedt een dienst waardoor het bezit van een auto niet langer een voorwaarde is voor een flexibele en relaxte reis. De bestaande voertuigcapaciteit wordt door een MaaS-aanbieder efficiënter ingezet. Dit 'bezit' staat 96 procent van de tijd stil en neemt in steden veel plek in beslag. We durven nu na te denken over wat je kunt doen met deze ruimte als je minder voertuigen en minder parkeerplaatsen nodig

hebt: kun je dan meer woningen realiseren, of extra groen voor de bewoners?

- Het brengen van een familielid naar het ziekenhuis voor onderzoek is een flinke belasting en stressvolle ervaring. De rit zelf, maar ook het gedoe met parkeren draagt hieraan bij. Een MaaS-dienst zou bij uitstek de personen in kwestie kunnen ondersteunen door het bieden van een ontzorgde reis. Op tijd, met zo min mogelijk stress, gezamenlijk naar de afspraak in het ziekenhuis door middel van flexibel vervoer.

Eigenlijk gaat het om de reiziger: een passende (multimodale) vervoersoptie van A naar B, voor iedereen toegankelijk, waarbij bezit van mobiliteitsvormen geen voorwaarde is. Kernwoorden hierbij zijn: toegankelijkheid, snelheid, betrouwbaarheid, betaalbaarheid, comfort, gemak en flexibiliteit. Dit is vergelijkbaar met andere nieuwe diensten in andere sectoren. Denk aan



▲ Marije de Vreeze: 'We zien het rooskleurig in voor iedere dienst die gemak en service kan bieden.'

voorbeelden als Spotify, Netflix, maar dan voor de mobiliteit.

Waar levert Mobility as a Service een positieve bijdrage aan?

Mobility as a Service is in een paar jaar tijd een begrip geworden in Europa. De eerste resultaten laten zien dat niet alleen gebruikers de diensten hoog waarderen, de verschuiving in het gebruik van mobiliteitsvormen pakt ook gunstig uit voor steden. Natuurlijk is het nog erg vroeg om de impact op grote schaal zeker te weten. Maar met diverse *pilots* en ontwikkelingen in zowel Nederland als andere Europese landen kunnen we inzichtelijk maken hoe deze diensten ontstaan, wat de gebruikerswensen zijn en hoe dit het mobiliteitssysteem ten goede komt. Het geloof in ons netwerk is groot. Maar de uitdagingen ook, niet alleen om MaaS mogelijk te maken, maar ook om mobiliteit in de toekomst te faciliteren. Het Centraal Planbureau verwacht bijvoorbeeld een groei van tot wel 50 procent in personenmobiliteit in Nederland tot 2050. Om dat te faciliteren hebben we slimme oplossingen nodig.

Wat is ervoor nodig om het concept in te voeren?

MaaS bevindt zich nog niet in het stadium van volwassenheid, veel is in beweging en ontwikkeling. In Nederland zijn enkele randvoorwaarden aanwezig die een (inter)nationale opschaling van MaaS-serviceproviders

snel mogelijk maken. Denk daarbij aan het OV-chipkaartplatform en de hoge connectiviteit en adoptie van smartphones. Er zijn nog genoeg uitdagingen: wat is de maatschappelijke impact, hoe balanceer je tussen publiek en individueel belang, welke behoeften heeft de klant?

Zijn er plekken waar Mobility as a Service geschikter of juist minder geschikt is?

De eerste ontwikkelingen zien we in grote steden, zoals Helsinki, Gotenburg, en in Nederland Amsterdam en Rotterdam. Maar we zien de interesse ook breder toemen: in Brabant, Gelderland en Zeeland zijn er mooie initiatieven. Misschien is beginnen in een grote stad met genoeg massa een makkelijk begin in een complex onderwerp, maar uiteindelijk verwachten we dat diensten verder gaan.

Hoe denk je dat 'de consument' reageert op dit concept waarbij bijvoorbeeld het bezit van een auto moet worden losgelaten?

Dat is de belangrijkste vraag en dat moet de toekomst uitwijzen. Niet iedereen gebruikt ook Spotify of Netflix. Wel hebben we gezien bij een pilot als Ubigo in Zweden, dat mensen mee wilden doen vanuit nieuwsgierigheid en in de *pilot* bleven vanwege gemak en service. Dus we zien het rooskleurig in voor elke dienst die gemak en service kan bieden.

Heb je nog tips voor gemeenten die overwegen hiermee aan de slag te gaan?

Bij het noemen van voorbeelden van MaaS heeft iedereen het over Whim, Ubigo of Smile. Maar in Nederland zijn we ook ver met MaaS en mogen wij trots zijn op wat we hier al doen. Wij zijn het enige land waarin veel openbare vormen van vervoer een landelijke dekking hebben. Denk hierbij aan ons landelijk OV-chipkaartsysteem, landelijke parkeerdiensten, landelijke dekking van taxi, deelautosystemen, enzovoort. Inmiddels bieden enkele *mobility operators* geïntegreerde diensten aan die worden ontsloten met één kaart. Kijk goed naar de ontwikkelingen die lopen en leer hiervan! We nodigen iedereen uit om hiervoor het overzicht te bekijken in het MaaS Actieplan, te downloaden op de Connekt website. ●



WEBSITES

www.connekt.nl/initiatief/mobility-as-a-service