Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/130232

Bijlage(n)
1

Datum 25 juni 2018
Betreft Start aanbesteding pilots Mobility as a Service

Geachte voorzitter,

Met deze brief informeren wij u over onze inzet van het ministerie op Mobility as a Service (MaaS). Deze inzet bestaat o.m. uit het faciliteren van samenwerking en data-uitwisseling tussen relevante partijen en het starten van zeven landelijk opschaalbare regionale MaaS-pilots om ervaring met MaaS op te doen. Het gaat nadrukkelijk om het gezamenlijk opdoen van leerervaringen met MaaS op grote schaal door MaaS-aanbieders, vervoerders en overheden. Hierbij gaat het o.a. om de vraag of er een businesscase is voor MaaS-aanbieders en hoe (de datagedreven kennis vanuit) MaaS van impact kan zijn op verschillende doelstellingen van overheden en vervoerders. Daarbij moet gedacht worden aan impact in verschillende gebieden (bv stad, (grens)regio, krimpgebied), maar ook op het reisgedrag van verschillende reizigersgroepen en impact op duurzaamheid. De inhoud van de pilots is nader beschreven in de bijlage bij deze brief. Met deze brief geven wij invulling aan het regeerakkoord en twee Kamermoties van o.a. Hoogland en Visser over bundeling van vervoerstromen, MaaS en stedelijke bereikbaarheid (34550-XII-39), en de aangehouden motie van Sienot, Jetten en Van der Graaf (34775-XIIa) over extra regiopilots.

Inleiding
De wereld verandert snel. Vijftien jaar geleden stapten we langzaam over op de mobiele telefoon, tien jaar geleden zagen we nauwelijks het nut van de smartphone en tegenwoordig wordt deze minder gebruikt voor bellen dan voor andere zaken. Digitalisering heeft in vrijwel alle sectoren van onze economie grote impact gehad. Binnen de mobiliteitssector is die impact nog relatief beperkt. Dat is bijzonder en zal waarschijnlijk niet lang zo blijven, aangezien er in deze sector veel te winnen valt. Dat kan voor de reiziger, maar ook voor vervoerders, overheden en nieuwe marktpartijen veel opleveren.

MaaS komt niet vanzelf van de grond. Volgens marktpartijen uit alle betrokken sectoren zoals vervoerders (OV-partijen, deel- en huur-auto en –fietsbedrijven, taxibedrijven, ridesharing, etc.), potentiële MaaS-aanbieders die o.a. plannen, reizen, boeken en betalen kunnen aanbieden, zit de crux voor verdere ontwikkeling in vertrouwen in samenwerking. Iedereen ziet kansen in MaaS, maar heeft ook behoefte aan meer kennis. Die doe je vooral op in de praktijk. Om MaaS van theoretisch concept naar beproefde praktijk te brengen, moeten overheden

hierbij als facilitator en aanjager optreden en kunnen partijen gezamenlijk leren. Dat heeft de voorkeur boven afwachten tot er een initiatief van buiten komt. Immers, dan kunnen partijen niet in gezamenlijkheid leren en bestaat een grotere kans op ongewenste neveneffecten. Dit terwijl MaaS nu juist als insteek heeft om gezamenlijk te komen tot betere mobiliteitsoplossingen voor de reiziger.

Wat is Mobility as a Service?
Het huidige vervoersysteem is in belangrijke mate ingericht langs lijnen van afzonderlijke modaliteiten. Er zijn lease- en kilometervergoedingen voor de automobilist, OV-concessies worden eens in de acht tot vijftien jaar gegund, taxilicenties worden vergeven en als Nederlanders pakken we graag de fiets. Ook het recente RLI-rapport "Van B naar Anders" onderstreept dat het mobiliteitssysteem nog primair per modaliteit is georganiseerd, waardoor het functioneren van het mobiliteitssysteem als geheel onder druk staat.

De reiziger, maar ook de mobiliteitssector vraagt echter steeds meer om gemak en ontzorging van de gehele reis. Zij spreken de wens uit om toe te werken naar een gepersonaliseerd aanbod (Mobility as a Service). Dit mede vanuit de constatering dat niet het product maar de dienst steeds belangrijker wordt. Mensen wegen de aanschaf van een auto bijvoorbeeld af tegen het gebruik van (elektrische) deelauto's, studenten leasen in plaats van bezitten fietsen en jonge werknemers kijken steeds minder naar bijvoorbeeld de lease-auto als primaire arbeidsvoorwaarde, maar vragen eerder naar de duurzaamheidsprestaties van hun potentiële werkgevers. Bezit wordt minder belangrijk, beschikbaarheid en dienstverlening worden belangrijker. Dit is de kern van MaaS.

Definitie
MaaS staat vooral voor het plannen, boeken, reizen, betalen van de multimodale reis[1]. Het op maat bedienen van de reiziger staat centraal. Voor reizigers betekent dit dat zij met één app hun volledige reis kunnen plannen, boeken en betalen. Het reisadvies is gebaseerd op persoonlijke voorkeuren. Daarnaast biedt de app ook toegang tot het vervoer en kunnen reizigers tijdens hun reis ondersteund worden met extra informatie, bijvoorbeeld over eventuele wijzigingen of vertragingen in hun reis en alternatieven. Voor mensen die minder vaardig zijn met app's moet uiteraard ook aandacht zijn.

Kansen
Conceptueel biedt MaaS niet alleen voor de reiziger, maar ook voor vervoersbedrijven, MaaS-aanbieders en overheden voordelen. Het huidige nog behoorlijk per modaliteit gedreven beleid, kan dankzij MaaS-data nog meer leiden tot slimmer datagedreven mobiliteitsbeleid. Hierbij wordt o.a. gedacht aan betere dienstverlening op maat, maar ook aan beleidsimpact en sturingsmogelijkheden op gebieden als duurzaamheid, betaalbaarheid, bereikbaarheid, flexibiliteit, etc. Verwachtingen zijn hooggespannen, maar ondanks dat bedrijven in de mobiliteitssector al geruime tijd spreken over de conceptuele voordelen van MaaS,

[1] De inmiddels breed geaccepteerde werkdefinitie van IenW en de regio's zoals gehanteerd in de marktconsultatie eind 2017 luidt: "*Mobility as a Service is het aanbod van multimodale, (vraaggestuurde) mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bijvoorbeeld een app) met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties*."

zijn er tot nu toe vooral beperkte, regionale pilots geweest in met name Scandinavië, Oostenrijk en Nederland. Zeker in Nederland, met haar mobiliteitsuitdagingen en goede OV- en weginfrastructuur lijkt een businesscase haalbaar. Desondanks komt MaaS nog nauwelijks van de grond. Dat lijkt vooral veroorzaakt te worden doordat het voor de meeste (vervoers)bedrijven lastig was om afspraken te maken over datadelen. Zonder zulke afspraken ontstaan echte overkoepelende MaaS-oplossingen niet. Inmiddels lijkt men steeds meer het win-win-win-principe van delen te zien.

Regeerakkoord
In het regeerakkoord is afgesproken dat wet- en regelgeving aangepast worden zodat openbaar vervoer- en taxibedrijven meer flexibel en vraaggericht vervoer kunnen aanbieden. Provincies en vervoerregio's die met nieuwe vormen van doelgroepenvervoer, openbaar vervoer en deelsystemen willen experimenteren, krijgen daarvoor de ruimte. Ons streven is te komen tot een slim en duurzaam vervoerssysteem waarvan de delen naadloos op elkaar aansluiten. Zo willen wij Nederland mobiel en bereikbaar houden.

In het regeerakkoord is t.a.v. overheidsinformatie over verkeer afgesproken dat dit zoveel mogelijk via open data beschikbaar wordt gesteld voor voertuigen, app's en reisplanners. Om ieders privacy te waarborgen worden spelregels vastgelegd over het eigendom en gebruik van reisdata. De AVG geldt hier als uitgangspunt. Dit zijn belangrijke voorwaarden voor MaaS. Hierbij speelt uiteraard ook het aspect van mededinging een belangrijke rol.

Vertrouwen, samenwerking en data-uitwisseling
Het Nederlandse OV- en mobiliteitssysteem is van goede kwaliteit. Wel is langzaamaan de grens in zicht wat betreft spitscapaciteit, uitbreiding van de fysieke infrastructuur en is de betaalbaarheid van vervoer in krimpregio's in het gedrang. MaaS biedt conceptueel kansen om deze problemen aan te pakken, maar voordat beleid daarop kan worden ingezet moeten de effecten goed in kaart zijn. Daar is meer en gerichte praktijkervaring voor nodig.

Kern van MaaS-app's is echter niet wat de reiziger op zijn telefoonscherm te zien krijgt, maar hoe de suggesties voor zijn of haar reis worden bepaald. Daartoe dienen – in principe alle – beschikbare vervoersmiddelen, plannings- en beschikbaarheidsdata en kosten aan elkaar gerelateerd te worden alvorens er een reisadvies op het scherm verschijnt of op een andere manier tot mensen komt.

Een groot deel van de actuele plannings- en beschikbaarheidsdata voor het OV is al beschikbaar via NDOV-loketten (dat ook door Google-Maps wordt gebruikt). Wanneer MaaS-dienstverleners echter bezettingsdata van OV-bedrijven of bijvoorbeeld toegang tot betaalsystemen en tickets wensen, lopen zij vaak nog tegen ingewikkelde procedures of soms zelfs onwil bij vervoerders op. Dat geldt zelfs tussen OV-bedrijven onderling. Immers, data delen kan de positie in een nieuwe aanbesteding ongunstiger maken. Ook voor bijvoorbeeld deelfiets- en deelauto partijen is het delen een uitdaging. Velen zijn er wel van overtuigd dat de totale koek groter wordt als er meer data gedeeld wordt. Vandaar dat een aantal van hen gevraagd heeft of overheden willen faciliteren in dit proces om te komen tot blauwdrukken, afspraken en koppelvlakken die ook voor MaaS kunnen worden gebruikt. Dit maakt het tot stand komen van MaaS en daarmee het gezamenlijk leren eenvoudiger.

Marktconsultatie en rol overheid
In november en december 2017 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de markt over MaaS en ideeën voor landelijk opschaalbare regiopilots geconsulteerd. Circa 85 diverse bedrijven hebben gereageerd op 30 consultatievragen en 250 mensen bezochten een consultatiebijeenkomst. De marktpartijen lijken het erover eens dat de overheid een rol heeft bij het tot stand (laten) komen van de data-uitwisseling. Dat voorkomt niet alleen het ontstaan van verschillende systemen en hoge kosten, maar schept ook helderheid en vertrouwen. Dit betekent niet dat de overheid zelf een systeem gaat bouwen, maar wel dat zij standaarden kan zetten voor de data-uitwisseling (via zogenaamde koppelvlakken/API's). Die rol pakken wij graag op. Momenteel helpen we de deelfietsaanbieders en de deelauto-aanbieders om tot deze API's te komen. Via deze API's kan het aanbod van deze vervoermiddelen ook in andere systemen/apps dan die van het eigen bedrijf beschikbaar worden gemaakt. Hierdoor ontstaat een geïntegreerd aanbod van mobiliteitsdiensten. Met OV-partijen hebben wij in het kader van o.a. MaaS het gesprek om meer gegevens dan tot op heden omtrent onder meer beschikbaarheid en kaarttarieven beschikbaar te stellen.

In de consultatie werd gevraagd naar mogelijke belemmeringen voor MaaS, noodzakelijk geachte samenwerking tussen partijen, impact op marktordening en de beste insteek voor data-uitwisseling. Op basis van de uitkomsten is vanaf januari 2018 verder gesproken met bij MaaS betrokken partijen. Insteek is dat we gezamenlijk een leerproces ingaan. Dat betekent dat een data-uitwisselingsplatform zal moeten ontstaan. Bij de start is daar een faciliterende rol voor IenW weggelegd. Bijvoorbeeld voor het aanjagen van het ontwikkelen van standaarden voor (deel)fietsen, (deel)auto's, uitwisseling van data tussen vervoerders en MaaS-aanbieders, uitwisseling van gegevens met IenW, etcetera. Langzaamaan zullen die uitwisseling en de bijbehorende (internationale) standaarden breder toegepast worden en zal een meer definitieve governance voor beheer van standaarden en platforms/schemes worden bepaald. Hierover is het gesprek gaande met o.a. de Mobiliteitsalliantie, het NOVB en nieuwe platformpartijen. Uiteraard sluiten we zoveel mogelijk aan bij internationale initiatieven, zoals de Global MaaS Alliance en de Benelux-Rondetafel.

Landelijk opschaalbare regiopilots
Sinds medio 2016 voert mijn ministerie gesprekken met regio's en marktpartijen over MaaS. Ook hebben wij besloten zeven MaaS pilots te co-financieren. Via deze pilots willen we meer inzicht krijgen in de effecten van MaaS. Om de leereffecten zo groot mogelijk te maken, hebben de pilots verschillende doelstellingen en leervragen. De pilots starten regionaal, maar moeten snel landelijk opgeschaald kunnen worden.

De cofinanciering door regio's en IenW is bedoeld om samen met regionale overheden en de betrokken MaaS-aanbieders de opstartkosten voor een MaaS dienst te financieren. Het maximumbedrag hiervoor vanuit regio's en IenW tezamen bedraagt € 20 mln.

Het betreft de volgende pilots, welke in de bijlage bij deze brief kort worden toegelicht:

1. Amsterdam
2. Utrecht Leidsche Rijn
3. Eindhoven
4. Limburg
5. Twente
6. Groningen-Drenthe
7. Rotterdam-The Hague Airport

Met uw Kamer is gesproken over de wens van Zeeland om ook tot een (grensoverschrijdende) pilot te komen. Na gesprekken met Zeeland is geconcludeerd dat zij nauw bij het project betrokken blijven maar geen pilot starten in de zin van deze landelijke opschaling. Met de Benelux-Rondetafel wordt bezien in hoeverre de grensoverschrijdende EU-regiopilot in Limburg kan worden uitgebreid naar Luxemburg en andere Belgische regio's. Dat kan met name voor Zeeland nog interessante aanknopingspunten bieden.

De pilots hebben een looptijd van maximaal drie jaar. Insteek is dat de MaaS-aanbieders zelf hun klanten werven, snel meer dan 2000 klanten aan zich weten te binden en bij voorkeur ook snel op landelijke schaal opereren. De definitieve afspraken tussen IenW en de betreffende regio's over bekostiging, planning en aanbesteding worden naar verwachting voor medio september vastgelegd. De monitoring en evaluatie van de pilot-effecten vindt plaats op landelijk niveau. Wanneer de uitkomsten hiervan beschikbaar zijn, zullen wij de Kamer hierover informeren.

Vervolgproces
De eerste stap is nu dat er een samenwerking tussen meerdere partijen rond MaaS ontstaat. Nog deze maand willen wij ervoor zorgen dat zoveel mogelijk partijen zich aanmelden voor de zogenaamde 'pre-competitieve fase'. Partijen worden uitgedaagd aan te geven wat hun MaaS-expertise behelst en in een essay toelichten waarom zij MaaS-dienstverlener zijn en hoe zij de toekomst voor zich zien. Zij worden nadrukkelijk gevraagd om feedback op de standaarden en het concept-aanbestedingsdocument.

Wij zetten ons in om naast (grote) gevestigde partijen ook nieuwe (innovatieve) bedrijven aan te trekken. De eerste periode na het toetreden van partijen biedt partijen de kans om elkaar beter te leren kennen en eventueel tot consortiavorming te komen. Met de partijen in deze fase zullen we nader in gesprek gaan over onder meer vaststellen van standaarden voor data uitwisseling en de concept-uitvraag voor de raamovereenkomst MaaS.

De tweede stap is om bedrijven en/of consortia te selecteren die geschikt zijn om een van de pilots uit te voeren. Hiervoor besteedt IenW, mede namens regionale overheden, een raamovereenkomst aan.

Tot slot
Wij zien potentie om reizigers met MaaS op een innovatieve manier beter van dienst te zijn in hun reisbehoefte. Ook zien wij kansen voor overheden om slimmer te worden door de data die voortkomt uit MaaS. Als de conceptuele beloftes in de praktijk worden waargemaakt dan biedt dat veel kansen voor meer

datagedreven mobiliteitsbeleid. Maar het gaat om pilots en in pilots kunnen zaken ook misgaan. Het gaat hier om het ontstaan van een nieuwe platformeconomie en platforms kunnen leiden tot externe effecten. Dat moeten we monitoren. Wij zien ernaar uit om samen met bedrijven en regionale overheden te leren en experimenteren met MaaS om erachter komen of deze potentie ook verzilverd kan worden.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/130232

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Bijlage: Nadere beschrijving MaaS-pilots

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/130232

MaaS pilot Rotterdam: 'Rotterdam-The Hague Airport'

Decentrale overheid: Gemeente Rotterdam en Gemeente Den Haag

Inleiding: Het vliegveld Rotterdam-The Hague Airport kent een grote bereikbaarheidsopgave. De luchthaven is op dit moment alleen met de eigen auto echt goed bereikbaar; 78% van de bezoekers van Rotterdam-The Hague komt dan ook met de auto. Naast (inter)nationale reizigers, gaat het hier ook om mensen die op de luchthaven, of bedrijven die daaromheen liggen, werken. De luchthaven wil graag experimenteren met nieuwe mobiliteitsoplossingen. MaaS kan een 'seamless' en 'smooth' deur-tot-deur reis mogelijk te maken, de bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren en de servicegraad voor de reiziger te verhogen. Via de MaaS dienstverlener ontstaat transparantie in de vraag naar mobiliteit die kan leiden tot het ontwikkelen van nieuwe producten of aanpassing van diensten.

Aanpak: De MaaS pilot zal starten met een focus op Rotterdam-The Hague Airport. De luchthaven heeft al specifieke kennis over de verschillende soorten reizigers die gebruik maken van de luchthaven en de wijze waarop deze reizigers bereikt kunnen worden (bijv. luchtvaartmaatschappijen en reisprofessionals). Dit is waardevolle kennis die beschikbaar zal worden gesteld aan de MaaS dienstverlener en waar het reisadvies op aangepast kan worden. De (inter)nationale reiziger is een aparte doelgroep omdat zij bijvoorbeeld doorgaans met bagage reizen en daardoor niet van alle soorten mobiliteitsdiensten gebruik willen maken. Een andere specifieke doelgroep zijn de werknemers werkzaam op de luchthaven of van het omliggende business park. Een deel van de werknemers moet aanwezig zijn op de luchthaven op tijden dat het ov niet rijdt. Beide groepen moeten gebruik kunnen maken van dezelfde MaaS dienst.

Hoewel de focus van de pilot zal liggen op de luchthaven als plek van herkomst en bestemming, zal de MaaS dienst ook voor andere inwoners van Rotterdam en Den Haag beschikbaar worden. Daartoe wordt de MaaS-dienstverlening in eerste instantie uitgebreid naar een economische toplocatie in Rotterdam en Den Haag die een relatie hebben met de luchthaven. In de pilot wordt onderzocht in hoeverre MaaS kan gaan bijdragen aan 4 maatschappelijke doelen, verkeersefficiency, ruimte-efficiency, milieu-efficiency en sociale efficiency. De MaaS dienstverlener is dus én goed voor de luchthaven én goed voor de maatschappij. Wij gaan vooralsnog uit van één MaaS dienstverlener binnen deze pilot. Mocht dit in de praktijk niet haalbaar blijken, dan houden we de mogelijkheid open voor de werving van een 2^{e} MaaS-dienstverlener.

De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen, bijvoorbeeld binnen de luchthavensector (Schiphol, Eindhoven Airport en Lelystad Airport). Als er in de pilot gebruik gemaakt moet worden van een landelijk data-platform gaan we ervan uit dat het rijk dit tijdig ter beschikking stelt.

MaaS pilot Amsterdam 'startend met en in Zuidas'

Decentrale overheid: Gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam

Inleiding: In Zuidas zijn veel grote (deels landelijke en internationale) bedrijven gevestigd. Veel van hun medewerkers gebruiken de (lease)auto voor dagelijks woon-werkverkeer en zakelijke reizen. De drukte op de snelwegen rondom Amsterdam en in het OV nemen de laatste jaren sterk toe. Daar komt vanaf de tweede helft van 2019 serieuze verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden in het kader van Zuidasdok (verbouwing A10-zuid en Station Zuid). Tegelijk is het (deel)vervoersaanbod in de stad en regio groot. Werkgevers zijn op zoek naar manieren om hun bedrijf bereikbaar te houden, zonder dat hun personeel ontevreden wordt over het gevoerde beleid. MaaS kan in potentie een serieus alternatief vormen voor de (lease)auto en de OV-reiziger een betere reiservaring bieden doordat (deel)modaliteiten goed op elkaar aansluiten en verplaatsingen beter door de tijd verdeeld kunnen worden.

Aanpak: De werkgevers in de Zuidas werken al jaren nauw samen via een breed scala aan publiek-private samenwerkingsverbanden (o.a. Taskforce Bereikbaarheid Zuidas, Hello Zuidas, Green Business Club). Ze geven aan graag samen op te willen trekken door gezamenlijk de markt te prikkelen tot een MaaS-oplossing die hun belangrijkste doelstellingen (duurzaamheid, medewerkerstevredenheid, bereikbaarheid en flexibiliteit) dient. De gevraagde MaaS-dienst moet zich primair richten op het bundelen en ontsluiten van (bestaand en toekomstig) aanbod. Zij zijn bereid om een MaaS-dienst als standaard (aanvulling op) hun mobiliteitsbeleid op te nemen bij bewezen bijdrage aan hun doelstellingen. De grote werkgevers in de Zuidas kunnen zo als 'launching customer' fungeren voor een zakelijk georiënteerde MaaS-dienst die regionaal en landelijk schaalbaar is.

Naast de druk op de bereikbaarheid op de Zuidas, heeft Amsterdam ook een grote opgave rond het leefbaar houden van de stad. Dit gaat voornamelijk om het terugdringen van het aantal auto's in de openbare ruimte. MaaS kan hierbij ook een rol spelen. Amsterdam werkt hieraan door in te zetten op meer deelmobiliteitsoplossingen en incentives voor inwoners. De MaaS pilot zal beginnen op de Zuidas, en primair gericht zijn op zakelijk gebruik (aangevuld met privégebruik door zakelijke klanten). Als groeimodel voor de verdere toekomst wordt een B2C-aanbod gericht op de inwoners van de stad wel als stip op de horizon meegegeven. De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen.

MaaS pilot Eindhoven: 'Duurzaamheid'

Decentrale overheid: Gemeente Eindhoven

Inleiding: In het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant wordt ingezet op Smart Mobility en co-modaliteit. Daarnaast is in het besluit ten aanzien van de klimaatverordening Eindhoven 2016 tevens vastgelegd dat de doelstelling voor de gemeentelijke organisatie wordt gelegd op het reeds in 2025 realiseren van een CO2-emissievrije en 100% duurzame organisatie. Deze twee zaken tezamen maken dat de Gemeente Eindhoven wil experimenteren met MaaS. Zij wil een MaaS pilot organiseren waarbij de focus ligt op duurzame en CO2-emissievrije mobiliteitsbewegingen.

Aanpak: De MaaS dienst is in principe vanaf het begin al voor een ieder in de regio Eindhoven beschikbaar. Eindhoven zal echter specifiek inzetten op het gebruik van de MaaS dienst voor alle zakelijke mobiliteitsbewegingen van de eigen medewerkers (dit gaat om jaarlijks ca 1.500.000 km's waarvan ca. 810.000 km's met auto's van werknemers). Het doel is dat alle zakelijke kilometers in 2025 met duurzame energie afgelegd worden. Voor de concrete werking van de MaaS dienst betekent dit dat wanneer de medewerkers van de gemeente een reis willen plannen/boeken/betalen, zij alleen reisopties te zien krijgen die duurzaam en CO2-emissievrij zijn. Er wordt gestart met een kleine groep medewerkers van diverse afdelingen binnen de gemeente. Dit geeft ruimte om snelle optimalisatie slagen te kunnen maken en risico's zoals capaciteit tekort te beperken. Daarna opschalen naar alle medewerkers binnen de gemeente en naar andere bedrijven in de regio via onder andere de regionale werkgeversaanpak van Brainport. Een aantal grote werkgevers tonen al interesse en de verwachting is dat zij snel na de start van de dienst aanhaken. De MaaS dienst zal beschikbaar worden voor alle doelgroepen, waaronder bedrijven in de regio, maar in principe ook voor inwoners van de regio, doelgroepenvervoer waar mogelijk; al het vervoer is immers opgenomen in de MaaS dienst (de medewerkers van de Gemeente Eindhoven krijgen hier slechts de 'duurzame selectie' van te zien). Het is aan de MaaS dienstverlener om al het vervoer dat voldoet aan het duurzaamheidscriterium van Eindhoven, in het aanbod op te nemen (dus om die specifieke vervoerders/mobiliteitsdiensten aan te haken die dit kunnen leveren). De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen tempo landelijk op te schalen.

MaaS Pilot 'Grenzeloze mobiliteit Limburg'

Decentrale overheid: Provincie Limburg (i.s.m. Maastricht Bereikbaar)

Inleiding: De Provincie Limburg heeft als missie om 'grenzeloze mobiliteit' mogelijk te maken. Hierbij gaat het niet alleen over mobiliteit over verschillende landsgrenzen heen, maar ook om het wegnemen van grenzen tussen verschillende modaliteiten. Mede door het ontbreken van (multimodale) grensoverschrijdende alternatieven en betaalsystemen, is het autogebruik in Limburg erg hoog. MaaS wordt als mogelijke oplossing gezien om grenzeloze mobiliteit te bereiken, reizigers betaalgemak en flexibiliteit te bieden en het autogebruik terug te dringen.

Aanpak: De insteek van de pilot in Limburg is om gericht op kleine schaal te beginnen, bij bedrijven die reeds convenantpartners zijn van Maastricht-Bereikbaar. Hier wordt voor gekozen om zo risico's in het begin van het project weg te kunnen nemen. De MaaS dienst wordt na proof of concept voor een ieder beschikbaar gesteld. Er wordt zoveel mogelijk vervoer in de dienst opgenomen. Meerdere van de nu 42 grote convenantpartners van Maastricht Bereikbaar hebben aangegeven te willen meedoen met de MaaS pilot. Hiermee wordt de kans vergroot dat de aanbieder op korte termijn 2.000 klanten kan werven. Dit vergroot dan eveneens de kans op snelle opschaling naar andere bedrijven en doelgroepen in Limburg en daar buiten. Naast de inzet bij werknemers, ziet Limburg ook kansen voor MaaS voor bezoekers in de provincie (veel Duitsers en Belgen die met de auto komen) en bewoners van nieuwe gebiedsontwikkelingen. De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo op te schalen.

Een belangrijk aspect is dat veel van de verplaatsingen in Limburg grensoverschrijdend zijn. Dit betekent dat het essentieel is om in de MaaS dienst ook buitenlandse vervoersaanbieders op te nemen. Limburg zal de gekozen partij(en) hierbij actief ondersteunen. Met de Belgische en Duitse partners zijn de lijntjes al kort en spelen er al initiatieven die dezelfde doelen nastreven.

MaaS pilot Groningen-Drenthe: 'Bereikbaar krimpgebied'

Decentrale overheid: Provincie Drenthe, Provincie Groningen (i.s.m. Publiek Vervoer)

Inleiding: In het najaar van 2017 is het doelgroepenvervoer namens 32 Groningse en Drentse gemeenten en het OV bureau Groningen Drenthe aanbesteed door samenwerkingsverband Publiek Vervoer. Het Wmo-, leerlingenvervoer en vervoer dat valt onder de Participatiewet worden tot 1 augustus 2018 gefaseerd ingevoerd. Daarnaast brengen de provincies Groningen en Drenthe via het OV bureau de Hubtaxi (vervanger van de regiotaxi), en de buurtbussen in dit gebied onder in deze samenwerking. Ook worden verschillende lokale vervoerssystemen ingebracht. Er is bewust gekozen om een ontwikkelovereenkomst aan te besteden, waarbij de aansluiting van alternatieve vervoersopties goed mogelijk moet zijn. Het doel is namelijk om een toekomstbestendig, innovatief en integraal mobiliteitssysteem te realiseren binnen de provincies Groningen en Drenthe. Door middel van MaaS kunnen verschillende vervoersstromen geïntegreerd en verbonden worden om zo het bestaande vervoer te ontsluiten en het platteland bereikbaar te houden.

Aanpak: De MaaS pilot behelst het uitbreiden van het reeds aanbestede contractvervoer. Het gaat hierbij om het koppelen van extra vervoersdiensten en OV en toegankelijk maken van een MaaS-dienst voor iedereen (1 mln inwoners in Groningen en Drenthe), dus ook voor reguliere reizigers. Het vervoeraanbod zal ontsloten worden via een digitaal platform en beschikbaar worden via een mobiele app. Het contractvervoer is gegund aan verschillende taxibedrijven.

Wanneer er in de toekomst een ritaanvraag binnenkomt, wordt nadat die in eerste instantie is toegewezen aan een vervoerder aan de andere vervoerders de gelegenheid geboden om de rit over te nemen als zij die met meer efficiëntie kunnen uitvoeren. Dit zou verder doorontwikkeld kunnen worden naar een geautomatiseerde marktplaats. Er is dus geen aparte 'regiecentrale'.

Voor de reisadviezen wordt gebruik gemaakt van een database met klantprofielen. Deze database bevat privacygevoelige data en is goed afgeschermd. De database is wel koppelbaar en uitbreidbaar. De MaaS dienstverlener kan deze data gebruiken voor o.a. reisadviezen en betaling.

Publiek Vervoer heeft al zicht op verschillende kleinschalige mobiliteitsoplossingen in Groningen-Drenthe (o.a. vrijwilligersinitiatieven, vervoer rondom zorg- en onderwijsinstellingen, beschikbaarheid van rollators, scootmobielen, e-scooters). Ook deze initiatieven, zullen via de MaaS dienst beschikbaar worden. Extra aandacht zal uit blijven gaan naar mensen met een (fysieke) beperking. Er zijn 'hubs' (bijv. stations) aangewezen waar indien gewenst hulpmiddelen (rollators, scootmobiels), beschikbaar zijn. De MaaS aanbieder krijgt daarnaast de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen.

MaaS pilot Twente: 'Participatie'

Decentrale overheid: Provincie Overijssel (i.s.m. OZJT/Samen14)

Inleiding: 12 van de 14 Twentse gemeenten (Organisatie voor Zorg en Jeugdhulp Twente: OZJT) hebben in 2017 gezamenlijk het Wmo-, leerlingen- en dagbestedingsvervoer aanbesteed, aan vier taxibedrijven en een bel- en regiecentrale - het zogenaamde Reisbureau. Het project begon met de regionale Visie op Vervoer, met de focus op de inkoop van het doelgroepenvervoer. Een ander belangrijk deel van de opdracht betrof het ontsluiten van aanvullende vervoersdiensten, omdat enerzijds een groot deel van de mensen met een indicatie in staat is om zelfstandig te reizen, en anderzijds door stopzetting van de Regiotaxi er behoefte is aan maatwerkvervoer voor iedereen.

Doel is uiteindelijk dat alle Twentenaren (625.000 inwoners) gebruik kunnen maken van het totale vervoeraanbod, dat ontsloten wordt via één loket, telefonisch of digitaal met een app. Met 'MaaS' verdwijnen de grenzen tussen het doelgroepenvervoer en regulier vervoer.

Aanpak: Het Reisbureau (uitgevoerd door Connexxion) heeft de taak om mensen met een indicatie reisadvies te geven en te verdelen over de verschillende vervoerders – of liever nog: een vervoersalternatief te adviseren. In de opdrachtverlening is opgenomen dat deze dienstverlening verbreed moet worden op twee vlakken: de *doelgroep* (dienst moet beschikbaar worden voor alle Twentenaren) en het *vervoersaanbod* (naast doelgroepenvervoer en OV moeten er ook allerlei – kleinschalige - vervoeroplossingen ontsloten worden in het aanbod). De reis- en vervoergegevens worden bijgehouden door het speciaal opgerichte 'Mobiliteitslab'. Het Reisbureau gebruikt deze informatie voor het geven van het reisadvies. Het Mobiliteitslab ontsluit de reisgegevens voor de gemeenten en vervoersaanbieders, om vraag en aanbod 'slimmer' te matchen en te monitoren of inderdaad vaker zelfstandig(er) wordt gereisd.

De MaaS-pilot verbreedt de invulling van de opdracht. Naast de telefonische dienstverlening door het reisbureau, wordt het totale mobiliteitsaanbod via een digitaal platform (mobiele app) beschikbaar gesteld aan alle Twentenaren. Mensen uit de doelgroep kunnen deze app rechtstreeks gebruiken, of via de telefonische advisering van het uitgebreide vervoersaanbod gebruik maken. Het Reisbureau werkt hiertoe met de toekomstige MaaS-aanbieder(s) samen, en gebruikt de digitale informatie om – ook – telefonische adviezen te geven, te plannen en te boeken. De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen

MaaS pilot Utrecht-Leidsche Rijn: 'Vinex'

Decentrale overheid: Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht

Inleiding: Sinds midden jaren '90 is Leidsche Rijn (LR) de grootste nieuwbouw- en VINEX-locatie van Nederland. Tot 2030 groeit LR (incl. Vleuten-De Meern) nog met ruim 25.000 inwoners. VINEX kenmerkt zich door een ruime opzet, goede infrastructuur en veel parkeerplaatsen. Het autobezit (92%) en -gebruik in LR is dan ook hoog. Cijfers laten zien dat groei van de automobiliteit en het aantal verplaatsingen van en naar LR in de toekomst gaat leiden tot meer congestie en aantasting van de leefbaarheid, terwijl het netwerk in en rondom LR nu al zwaar belast wordt. Verder valt op dat veel van de verplaatsingen van en naar LR korter zijn dan 7,5 km, terwijl het aandeel van OV en fiets in de modal split relatief laag is. MaaS kan een oplossing bieden om knelpunten in de bereikbaarheid en leefbaarheid nu en in de toekomst van LR te verminderen.

Aanpak: De insteek van de MaaS pilot is om in eerste instantie het 'laaghangend fruit' te benaderen: bewoners die openstaan voor een multimodaal mobiliteitsaanbod. Hierbij richten we ons vooral op doelgroepen die nu met de auto over de korte afstand reizen (tot 15km), hiervoor is eerder een alternatief beschikbaar. Daarnaast is het voor de leefbaarheid en gezondheid beter als meer reizigers kiezen voor actieve modaliteiten. Ook kan dit kansen bieden om een verschuiving van spits naar dal te realiseren, bijvoorbeeld door het prijsvoordeel van de dalperiode te benutten.

Vanaf het begin van de pilot zal de MaaS dienst tenminste voor alle inwoners van LR beschikbaar zijn. Omdat veel van het vervoer van tenminste Qbuzz, Syntus en NS heel Utrecht (en deels daarbuiten) beslaan, zal de MaaS dienst ook door andere Utrechters te gebruiken zijn. De MaaS aanbieder krijgt daarnaast de gelegenheid om in eigen gewenst tempo regionaal en landelijk op te schalen.