



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan geïnteresseerde marktpartijen in
Mobility as a Service (MaaS)

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Eric Mink
M +31(0)6-15359599
Eric.Mink@minienm.nl

Ons kenmerk
Tender-Ned

Datum 9 november 2017
Betreft Marktconsultatie Mobility as a Service (MaaS) in Nederland

Hierbij nodigt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geïnteresseerde, deskundige en innovatieve Nederlandse en Internationale marktpartijen uit om deel te nemen aan een marktconsultatie ter voorbereiding van de aanbesteding van MaaS Pilots.

De marktconsultatie bestaat uit het schriftelijk beantwoorden van de in dit consultatiedocument gestelde vragen, aangevuld met een marktconsultatiesessie op 29 november waar plenair verdere uitleg gegeven zal worden over de ambities ten aanzien van MaaS en het aanbestedingsproces met betrekking tot de MaaS Pilots. Middels interactieve sessies zal vervolgens worden ingegaan op de individuele regionale pilots.

De marktconsultatiesessie zal plaatsvinden op 29 november van 10:00 tot 15:00 in het [Sheraton Amsterdam Airport Hotel](#), op Schiphol.

[Geïnteresseerde partijen kunnen zich via deze link aanmelden voor de marktconsultatiesessie.](#)

[Toegang tot de online vragenlijst op het Dutch Mobility Innovations portaal wordt verkregen via deze link.](#)

We verheugen ons op uw inbreng.

1	Inleiding	3	Bestuurskern DG Bereikbaarheid
2	Aanleiding.....	4	
3	Beleidscontext	5	Datum 9 november 2017
4	Doel van het project MaaS pilots.....	5	Ons kenmerk
4.1	Maas definitie	6	
4.2	De MaaS waardeketen	7	
4.3	MaaS Referentie Architectuur	8	
4.4	Data-uitwisseling	10	
4.5	Data definities.....	10	
5	Welke tekorten of falen bestaan in markt, overheid of systeem?	12	
6	Aanpak: leren door regionale pilots	13	
7	Korte beschrijving regionale pilots.....	15	
8	De Raamovereenkomst.....	15	
8.1	Spelregels Raamovereenkomst	17	
9	Bijgevoegde documenten	18	
10	Planning van de MaaS pilots	19	
11	Marktconsultatie	19	
11.1	Spelregels marktconsultatie	19	
11.2	Planning marktconsultatie	20	
11.3	Agenda marktconsultatiesessie	20	
	Bijlage 1: Wenkend perspectief: een dag uit het leven van de moderne reiziger ..	21	
	Bijlage 2: korte beschrijving pilots.....	22	
1.	Limburg:	22	
2.	Utrecht Leidsche Rijn:	22	
3.	Amsterdam:.....	22	
4.	Noord-Nederland:.....	22	
5.	Twente	23	
6.	Rotterdam	23	
7.	Eindhoven	23	
	Bijlage 3: Monitoring en Evaluatie (M&E)	24	

1 Inleiding

Decentrale overheden en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat investeren de komende jaren veel in het oplossen van mobiliteitsknelpunten. De infrastructuur (snel- en spoorwegen, maar ook parkeerplaatsen en vliegvelden) kan echter niet oneindig worden uitgebreid, omdat de drukke en dichtbevolkte knooppunten/steden vaak al de grootste knelpunten vormen. Gezamenlijk zullen we daarom steeds meer zoeken naar innovatieve en onorthodoxe oplossingen van buitenaf en daarom meer in gesprek gaan met bijvoorbeeld IT- en vooruitstrevende (mobiliteits)bedrijven met technologische oplossingen. Concrete ontwikkelingen die we zien en een kans verdienen zijn bijvoorbeeld integrale mobiliteits-apps in "Mobility as a Service", de inzet van drones, zelfrijdende (deel-)auto's en hyperloop.

De koploperpositie die Nederland nu heeft op innovatieve mobiliteitsonderwerpen dient verder te worden uitgebreid in Smart Mobility. Nederland heeft dankzij kennis van mobiliteit, ICT, TIOT (the internet of things), uitstekende telecommunicatievoorzieningen en internetdekking en certificering een goede uitgangspositie om het Smart Mobility Center van Europa te worden. Dat vereist wel doorgaan met werken, denken en investeren, en dus ook open blijven staan voor nieuwe mobiliteitsvormen en experimenten. Dat vergt actie en samenwerking.

Nederland is gericht op het bevorderen van verdere automatisering en informatisering in Mobiliteit (zelfrijdend vervoer, connected cars) elektrificatie (brandstoftransities, zero emissie vervoer), connectiviteit (nieuwe stappen richting volledige 5G telecom services) en Smart Logistics (truck platooning, zelfrijdende vracht als ook geheel nieuwe vervoer- en transportmogelijkheden (drones, hyperloop) en achterliggende data- en service platforms (Mobility on demand).

In het kader van dit beleid, bereidt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) samen met decentrale overheden een Europese aanbesteding voor van een raamovereenkomst voor de totstandkoming en brede beschikbaarheid van digitaal toegankelijke mobiliteitsdiensten voor Mobility as a Service (MaaS) onder uniforme spelregels, transparante condities en vereisten, waarbinnen vervolgens een aantal regionale pilotprojecten met specifieke, onderscheidende doelstellingen zal worden aanbesteed die snel landelijk kunnen opschalen. Onlangs is het belang van MaaS nog eens onderstreept in het Regeerakkoord van oktober 2017.

De regionale pilotprojecten gaan het om het aanbieden van regionale MaaS diensten waarin zoveel mogelijk vervoerswijzen worden aangeboden en van deur tot deur gereisd kan worden via één betaling. Daarbij is er samenwerking met (regionale) overheden per pilot, welke zorgdragen voor de medewerking van spelers uit hun invloedssfeer. Insteek is dat de pilots landelijk opschaalbaar zijn.

In dit consultatiedocument wordt:

- Eerst in hoofdstuk 1 t/m 6 een toelichting gegeven over de aanleiding, beleidscontext, doelstelling, gehanteerde begrippen en definities, tekortkomingen markt en overheid, aanpak en andere aspecten van de MaaS pilots.
- In hoofdstuk 7 een korte beschrijving gegeven van de regionale pilotprojecten, inclusief de doelstellingen.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

- In hoofdstuk 8 toegelicht hoe de aanbesteding van de raamovereenkomst in het werk zal gaan.
- Om iedereen op hetzelfde kennisniveau te brengen worden een aantal relevante onderzoeksrapporten bijgesloten. In hoofdstuk 9 een opsomming hiervan.
- In hoofdstuk 10 een globale en voorlopige planning van het aanbestedingsproces
- Het document wordt d.m.v. hoofdstuk 11 afgesloten met praktische informatie over het marktconsultatieproces.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

Deze consultatie is georganiseerd door IenW, mede namens de bij de MaaS pilots betrokken regionale overheden (provincies, regio's en gemeenten). De betrokken overheden zijn opgenomen in bijlage 2.

2 Aanleiding

De Nationale Markt en Capaciteit Analyse (NMCA) laat zien dat het aantal reisbewegingen in, rond en tussen de steden blijft groeien. Regionale overheden en IenW staan de komende jaren voor een grote bereikbaarheids- en duurzaamheidsopgave. Naast verdere investering in extra infrastructuur en OV moeten er alternatieve oplossingen komen.

Bovendien zal de mobiliteitssector de komende jaren grote stappen moeten zetten, niet alleen om de bereikbaarheid van steden en regio's te waarborgen, maar ook om schoner en duurzamer te worden om de (Inter-)nationale doelstellingen voor klimaat en luchtkwaliteit te halen.

De hoop en ambitie is dat MaaS, met beter overwogen keuzes qua verplaatsingswijze en moment van verplaatsing, hieraan een bijdrage levert. MaaS wordt onder meer mogelijk gemaakt door de steeds grotere beschikbaarheid van (open) data, reisplanners en actuele reisinformatiediensten en de verschuiving van bezit naar gebruik waardoor bijvoorbeeld deelconcepten steeds aantrekkelijker worden. Tegelijkertijd kunnen in het huidige beleid belemmeringen zitten waardoor MaaS nu nog moeilijk van de grond komt.

Nederland wil een koploper zijn op het gebied van innovaties in mobiliteit. De vraag is dan ook of we (regio's en IenW) moeten afwachten of actie moeten ondernemen. Ons antwoord is dat laatste, waarbij de insteek is om de totstandkoming van MaaS te versnellen. Hiertoe dienen overheden gezamenlijk inzicht te hebben in de, op landelijk en regionaal niveau, te definiëren randvoorwaarden, eisen en wensen. Het proces om hiertoe te komen zal gebaseerd zijn op het door regionale overheden i.s.m. IenW, in samenwerking met de markt uitvoeren van regionale pilots met specifieke doelstellingen, die elk op korte termijn landelijk opschaalbaar zijn. Insteek is gezamenlijk te leren van deze pilots om de reiziger beter tot dienst te zijn. Dat betekent bijvoorbeeld inzet op betere spreiding van mobiliteit in de ene (bv drukbevolkte) regio, of beter inzicht in beschikbare modaliteiten in de andere regio. Alle aanbieders van mobiliteit moeten in een MaaS dienst opgenomen worden. Een MaaS dienst moet binnen een halfjaar tenminste 1000 actieve gebruikers hebben.

3 Beleidscontext

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. Overkoepelende vraag is of MaaS diensten tot gedragsveranderingen leiden die maatschappelijke effecten kunnen realiseren, waaronder:

1. **Beter product** aanbieden (aan reiziger): MaaS zou een podium aan alle vervoerswijzen, ook aan de minder bekende, moeten kunnen bieden. De consument krijgt hiermee meer keuzevrijheid en de vervoersaanbieder de mogelijkheid om op basis van die uitwisseling de diensten te verbeteren, klanten te behouden en nieuwe klanten te binden.
2. **Sociale inclusie**: MaaS zou in potentie vervoersarmoede tegen kunnen gaan in bepaalde gebieden enerzijds en voor bepaalde kwetsbare groepen anderzijds. Meer concreet: vervoer te bieden in situaties waar dat niet of steeds beperkter aanwezig is en bijdragen aan een lagere drempel voor vormen van vervoer (beter gebruik). Aandachtspunten hierbij zijn: betaalbaarheid, betrouwbaarheid, de juiste digitale vaardigheden en de mogelijkheden om lokale bottom-up initiatieven de ruimte te geven.
3. **Congestievermindering**: Als MaaS uiteindelijk bijdraagt aan een betere benutting van de beschikbare capaciteit leidt dat tot minder piekinzet en daarmee congestievermindering. MaaS zou het voor reizigers eenvoudiger moeten maken om ad hoc van bijvoorbeeld vervoersmiddelen met congestie over te stappen naar systemen die nog wel vrije capaciteit en doorstroming hebben. Comfort, gebruiksgemak en prijs zijn hierin naast andere aspecten van belang.
4. **Bereikbaarheid**: MaaS kan zich specifiek richten op de bereikbaarheid van een gebied en brengt alle informatie en diensten samen die relevant zijn voor de gebruikers van die gebieden, ook vanuit de overheid of gebiedsbeheerder (publiek en/of privaat).
5. **Duurzaamheid**: De eerste resultaten van buitenlandse initiatieven lijken er op te wijzen dat MaaS er voor zorgt dat mensen vaker andere vervoersmiddelen gebruiken dan de eigen auto, wat uiteindelijk de meest effectieve maatregel is in het kader van verduurzaming.

Daarnaast zijn er nog andere doelen op het gebied van klanttevredenheid (ontzorging van reizigers) en marktontwikkeling (betaalbaarheid, marktordening) die de context van de MaaS pilots bepalen. Al deze aspecten zullen in het monitorings-traject voor de MaaS pilots worden gevolgd.

Vraag 1: In hoeverre is het in bijlage 1 geschetste 'wenkend toekomstperspectief' realiseerbaar en hoe lang schat u in dat het zal duren om dit te realiseren?

4 Doel van het project MaaS pilots

Het doel van het project is het versnellen van de ontwikkeling van MaaS diensten in Nederland en inzicht te krijgen in het effect van MaaS, door middel van het uitvoeren van landelijk opschaalbare regionale pilotprojecten. Hierbij worden obstakels die een succesvolle ontwikkeling van MaaS diensten blokkeren of vertragen,

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

geïdentificeerd. Bij voorkeur gebeurt dat voorafgaand aan de pilots (bv opname van zoveel mogelijk vervoerders in een MaaS dienst), maar indien nodig gedurende of n.a.v. de pilots zodat er beleid ontwikkeld kan worden om deze obstakels weg te nemen

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

Om het maximale resultaat uit de marktconsultatie te halen, definiëren we in dit hoofdstuk het begrip MaaS en een MaaS Referentie Architectuur met de belangrijkste actoren, begrippen en processen. Verzoek is om deze vetgedrukte definities, functies en begrippen te gebruiken in de communicatie over i.c. uw reactie op deze marktconsultatie.

4.1 Maas definitie

De binnen dit project te hanteren definitie van MaaS is, conform de definitie in het White paper 'Mobility as a Service' van MuConsult (2017):

MaaS: het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bv. Mobiele app) met realtime informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties.

Vraag 2: In hoeverre kunt u zich in deze MaaS definitie vinden? Waarom wel/niet?

Vraag 3: Welke effecten verwacht u van MaaS voor de (type) reizigers/vervoerders/overheden en het mobiliteitssysteem in zijn geheel? Maak hierin een onderscheid tussen positieve en negatieve (externe) effecten.

Hieruit volgen de voor de MaaS dienst relevante en daarmee voor de pilotprojecten noodzakelijke functionaliteiten:

1. **Persoonlijke aspecten en voorkeuren:** De MaaS app dient 'persoonlijke instellingen' te hebben, zodat niet telkens reismogelijkheden worden geadviseerd die voor het betreffende individu niet van toepassing zijn of als niet aantrekkelijk/buikbaar worden ervaren. Er is een aantal pilots voorzien dat zich (mede) richt op doelgroepen met bijvoorbeeld fysieke (motorische, visuele, auditieve) beperkingen en WMO-indicatiestelling, maar in feite is voor iedere pilot een laagdrempelig toegankelijke MaaS app gewenst.
2. **Plannen:** Een multimodale reisplanner waarmee klanten uitgaande van een herkomst- en/of bestemmingslocatie en tijdstippen een reis kunnen plannen op basis van actuele vertrek-en aankomst informatie met betrekking tot de door de Vervoersaanbieders aangeboden reismodaliteit(en). Naast bijvoorbeeld huur- en deelfietsen gaat het ook om huur- en deelauto's, (deel)taxi's, bus, tram, trein, metro, vrijwilligersvervoer, doelgroepenvervoer, watertaxi's, veerboten, etcetera.

3. **Boeken:** Aangeboden functionaliteit waarmee klanten een geplande reis met verschillende modaliteiten in één keer kunnen boeken of reserveren bij de Vervoersaanbieder.
4. **Reizen:** Mogelijkheid om fysiek te kunnen reizen met een door de MaaS Dienstverlener aangeboden vervoersbewijs (bv. e-ticket) en middels door de Vervoeraanbieder(s) aangeboden reismodaliteit(en).
5. **Ondersteunen:** Het gaat om veelomvattende app's. Door MaaS Dienstverlener wordt een totaalpakket aangeboden in de vorm van verregaande ondersteuning in uiteenlopende vormen aan klanten bij het Plannen, Boeken, Reizen, Aanpassen en Betalen van de reis.
6. **Aanpassen:** MaaS Dienstverlener ontzorgt klanten indien als gevolg van een calamiteit of onvoorziene gebeurtenis één of meerdere van door de aangeboden reismodaliteit(en) niet kunnen worden geleverd of dienen te worden aangepast, dan wel indien door de klant zelf (gedurende de reis) een aanpassing in de verplaatsingswijze gewenst wordt.
7. **Betalen:** Door MaaS Dienstverlener aangeboden mogelijkheid om klanten voor de gehele reis te laten betalen middels één bestaande betaalfaciliteit en/of middels een mobiliteitskaart/abonnement die als betalingsmiddel en/of toegangsbewijs voor alle onderdelen en modaliteiten van de reis fungeert.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

Vraag 4: Is de opsomming van functionaliteiten in paragraaf 4.1 compleet? Zo nee, welke missen we?

Vraag 5: Zijn deze functionaliteiten allemaal te realiseren bij de in bijlage 2 genoemde pilots? Zo nee, welke belemmeringen (technisch, organisatorisch, wettelijk) treden hierbij dan op?

Vraag 6: Welke van deze functionaliteiten zouden als geschiktheidseisen moeten gelden voor kwalificatie van een MaaS Dienstverlener voor de raamovereenkomst? Licht uw antwoord toe.

4.2 De MaaS waardeketen

De waardeketen van MaaS is schematisch weergegeven in Fig.1: MaaS waardeketen.



Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

Figuur 1: MaaS waardeketen¹

In dit document gebruiken we de volgende begrippen:

- **MaaS Dienstverlener:** de organisatie die MaaS diensten ontwikkelt en een overeenkomst met de reiziger afsluit om deze MaaS diensten te leveren.
- **Data Uitwisseling:** faciliteren van data- en informatieuitwisseling tussen de MaaS Dienstverleners en de Vervoersaanbieders
- **Vervoersaanbieder:** publieke of private organisatie die feitelijke transport- en vervoersdiensten aanbiedt.
- **Data-aanbieder:** publieke of private organisatie die relevante data aanbiedt (bv. Parkeerdata, NDOV, betaalinformatie).

Vraag 7: In hoeverre kunt u zich vinden in deze begripsdefinities? Licht toe waarom wel/niet.

4.3 MaaS Referentie Architectuur

Een niveau dieper uitgewerkt wordt duidelijk dat er een logische scheiding is aan te brengen tussen de middels het back office van de MaaS Dienstverlener geleverde functionaliteit ten behoeve van een effectieve ondersteuning van de klant via de MaaS app en de functionaliteit om de data uitwisseling met de Vervoers- en Data-aanbieders te faciliteren. De data uitwisseling tussen Vervoersaanbieders en zou in geval van een landelijke opschaling meerdere MaaS Dienstverleners moeten kunnen koppelen aan en een veelvoud van Vervoers- en Data aanbieders. De data uitwisseling omvat naast gegevensuitwisseling mbt de beschikbaarheid en

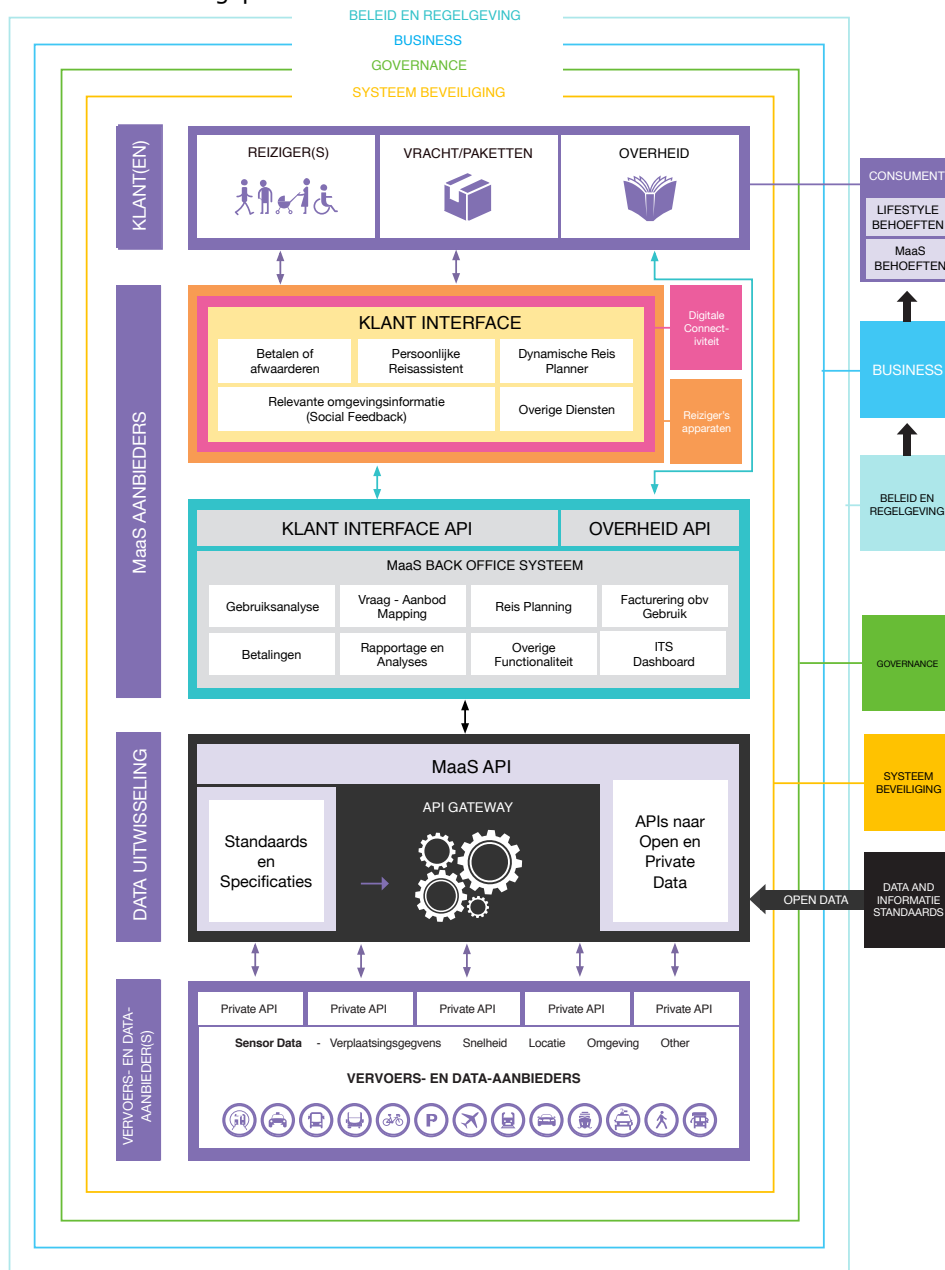
¹ Met dank aan Transport Systems Catapult, Mobility as a Service – Exploring the opportunity for Mobility as a Service in the UK – July 2016.

het gebruik van de MaaS dienst ook transactionele informatie ten behoeve van de financiële afrekeningsprocessen.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk



Figuur 2: MaaS Referentie architectuur²

² Met dank aan Transport Systems Catapult, Mobility as a Service – Exploring the opportunity for Mobility as a Service in the UK – July 2016

Vraag 8: In hoeverre kunt u zich vinden in deze referentiearchitectuur? Licht toe waarom wel/niet.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

4.4 Data-uitwisseling

Een niveau dieper uitgewerkt wordt duidelijk dat data uitwisseling tussen Vervoersaanbieders en MaaS Dienstverleners essentieel is voor het functioneren van de MaaS keten. Een van de cruciale vragen zal dan ook zijn hoe het Data Uitwisselingsproces te implementeren en daarbij zijn in principe drie varianten denkbaar:

- Via een (nationaal) dataplatform voor alle vervoersmodaliteiten;
- Via afspraken over standaarden, koppelvlakken en API's,
- Via randvoorwaarden i.c. data requirements vanuit de overheid.

Op de achtergrond speelt hierbij steeds de vraag in hoeverre e.e.a. publiek, privaat of publiek-privaat moet worden georganiseerd en/of aan kan sluiten bij bestaande platforms danwel standaarden.

In genoemde varianten zullen vormen van toezicht en/of governance nodig zijn die borgen dat essentiële (voor alle betrokkenen) aspecten conform afspraken, wet- en regelgeving en andere specifieke requirements worden nagekomen. Denk hierbij aan bijv. privacy, security, technische standaarden m.b.t. berichtenuitwisseling en financiële transacties.

Vraag 9: Welke datastandaarden en –specificaties en koppelvlakken zijn relevant op nationaal en internationaal niveau en hoe is het beheer daarvan belegd of zou het volgens u belegd dienen te worden?

Vraag 10: Er leven heel verschillende beelden over de vraag in welke mate er een (nationaal) 'dataplatform' moet ontstaan. In grove lijnen kan gesteld worden dat er 3 insteken zijn:

- 1) er moet een nationaal platform komen voor alle vervoersmodaliteiten,
- 2) er moeten vooral afspraken gemaakt worden over standaarden, koppelvlakken en APIs,
- 3) volstaan kan worden met randvoorwaarden/data requirements vanuit de overheid.

Welke oplossing heeft uw voorkeur en waarom? Wat verstaat u precies onder de door u gekozen insteek? Wat is hierbij essentieel? Waarom hebben de andere oplossingen niet uw voorkeur? Hoe moet een nationaal (data)platform worden georganiseerd? Welke publieke, private of publiek-private partijen ziet u hierin een rol? Welke sturingsinformatie is nodig voor de overheid? Hoe dit te organiseren?

4.5 Data definities

Binnen het MaaS concept is het delen van data een voorwaarde en dan zijn de volgende definities van data relevant:

Open Data bij de overheid zijn data die (definitie uit de 'Nationale open data agenda 2016'):

- Uit publieke middelen bekostigd en gegenereerd zijn bij of voor de uitvoering van een publieke taak, en;
- Openbaar zijn, en;
- Vrij zijn van auteursrechten of andere rechten van derden, en;
- Computer-leesbaar zijn en bij voorkeur aan open standaarden voldoen, en;
- Voor hergebruik beschikbaar zijn zonder beperkingen zoals extra kosten (d.w.z. meer dan de werkelijke verstrekingskosten) of verplichte registratie.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

Publieke Data zijn in voorkomende gevallen als Open data beschikbaar, maar dan met een licentie of SLA-overeenkomst die meer zekerheid biedt met bijv. actualiteit, beschikbaarheid, accuraatheid. Hier kunnen extra kosten voor in rekening worden gebracht aan de afnemer omdat extra waarde wordt toegevoegd.

Private Data zijn uiteraard het tegenovergestelde van Open Data en kunnen onder voorwaarden en met inachtneming van de wet Bescherming Persoonsgegevens door de eigenaar/beheerder van deze data met derden worden gedeeld.

- Data van private rechtspersonen die overwegend publiek worden gefinancierd (of de taak waaruit de data ontstaat overwegend publiek gefinancierd wordt) maar waarvan de status onduidelijk is (zie bijv. TLS)
- Private data die gedeeld kunnen worden met overheden (onder condities en afspraken set bijv. reciprociteit, kosten, gebruik)
- Private data die gedeeld kunnen worden met overheden en andere bedrijven (idem m.b.t. condities)
- Proprietaire data die slechts voor eigen gebruik zijn of alleen tegen commerciële voorwaarden aan anderen geleverd kunnen worden en de condities door de betreffende producent of verrijker worden bepaald

Vraag 11: Welke Data-uitwisseling dient, gezien de in bijlage 2 genoemde pilots, plaats te vinden tussen MaaS Dienstverleners en Vervoersaanbieders? En in welke categorie (zie paragraaf 4.5) vallen deze data items naar uw inzicht? Voorziet u hierbij belemmeringen?

Vraag 12: Hoe dient het verrekeningsproces te worden ingericht tussen de MaaS Dienstverlener en de Vervoersaanbieders? Voorziet u hierin belemmeringen? Welke rol ligt hier voor de overheid? Maak hierbij onderscheid tussen private en publieke Vervoersaanbieders.

Vraag 13: Welke Data-uitwisseling dient, gezien de in bijlage 2 genoemde pilots, plaats te vinden tussen MaaS Dienstverleners en overheden? En tussen Vervoers- en Data-aanbieders en overheden?

5 Welke tekorten of falen bestaan in markt, overheid of systeem?

Om de ambities van overheden en markt waar te maken, moeten zoveel mogelijk randvoorwaarden in kaart gebracht worden. De rol van overheden ligt in het tot stand laten komen van een goed functionerende markt voor MaaS diensten. In gesprekken met marktpartijen en regio's wordt veel gesproken over belemmeringen die gelegen zijn in huidige wet- en regelgeving of structuren/gebruiken in de markt. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om gebrekkige wil tot het delen van data, onevenredig hoge transactiekosten of gebrek aan wil om samen te werken.

Om een impuls aan MaaS te geven en te komen tot de juiste randvoorwaarden (bv. beschikbaarheid van data, level playing field, privacy, security, overkoepelend betaalsysteem) is meer inzicht nodig. Vervolgens kunnen mogelijke (wettelijke) belemmeringen (bv. zoals hiervoor genoemd, maar ook beperkingen in concessies, fiscaliteit) worden weggenomen.

Als systeemverantwoordelijke voor mobiliteit heeft IenW de taak om te zorgen voor een effectieve marktordening waarin MaaS optimaal tot wasdom kan komen zonder publieke belangen te schaden. MaaS diensten kunnen namelijk leiden tot markteffecten (bv. nieuwe verhoudingen tussen dienstverleners en vervoeraanbieders) en daarmee ook gevolgen hebben voor het bestaande marktordeningsinstrumentarium zoals concessies, voorwaarden tot markttoegang en informatieverplichtingen. Per regio of doelgroep kan MaaS anders uitpakken, van soms extra informatie (looproutes, gebiedsinformatie) tot andere sectoren waarvoor MaaS in belangrijke mate de toekomst kan bepalen (deelfietsen, zelfrijdende auto's, parkeren).

Een gecoördineerde, nationale aanpak zal in kaart moeten brengen welke randvoorwaarden op orde moeten zijn en welke belemmeringen er moeten worden weggenomen zodat een gezonde markt voor MaaS diensten kan ontstaan en bestaande marktimperfecties worden weggenomen (bv. beperkte data-uitwisseling, schotten tussen modaliteiten, versnipperde vraag, versnipperd aanbod van diensten die onvoldoende aan de vraag tegemoet komen).

Meer concrete signalen die tot dusverre zijn ontvangen, betreffen bijvoorbeeld:

- Er is weliswaar een dataplatform voor reisplanners maar er is geen uniform, landelijk dataplatform met daarin alle (gecertificeerde) vervoer- en data-aanbieders.
- Er is geen betaalbaar, uniform betaalsysteem.
- Realtime data zijn beperkt beschikbaar.
- Geen/onvoldoende Multi service dienstverleners.
- Nog geen geautomatiseerde hand-over van klanten mogelijk tussen dienstverleners.
- Geen brede afspraken tussen private partijen in de keten over data-delivering, open data, dataformats, interfaces en clearing-house functies.
- Ongelijke marktposities m.b.t. omvang van spelers (OV, contractvervoer).
- Segmenten in mobiliteitsmarkt met grote verschillen in marktkracht (fietsstimulering aanbieders versus auto-leasebedrijven).
- Versnipperd aanbod van diensten die onvoldoende aan de vraag tegemoet komen

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

Vraag 14: Herkent u de in hoofdstuk 5 geïdentificeerde opgaven en complicaties? En zo ja, kunt u toelichten waarom wel/niet en welke oplossingen u ziet? Ziet u nog andere obstakels?

Vraag 15: Op welke wijze meent u dat de concessiehouders de beste rol kunnen spelen in MaaS? Welke aanpassingen, vormen, ruimte, beperkingen dienen concessie verlenende overheden in dit licht te bieden?

6 Aanpak: leren door regionale pilots

Om te leren wat in de praktijk werkt, willen we zicht krijgen op de effecten van MaaS en te leren over eventuele (wettelijke) belemmeringen die de ontwikkeling van MaaS remmen, worden 7 regionale pilots aanbesteed (zie bijlage 2).

De pilots vinden plaats in zowel stedelijke als vervoersarme gebieden, en zijn onderscheidend op doelstellingen en/of doelgroepen. De set van randvoorwaarden waar alle pilots aan voldoen wordt door middel van een raamovereenkomst (zie volgende paragraaf) vastgelegd. Indien nodig zullen tussentijdse aanpassingen van de randvoorwaarden ten gevolge van leerervaringen uit de pilots worden vormgegeven door middel van een niet wezenlijke wijziging van de raamovereenkomst.

De pilots hebben een experimenteel karakter. Er moet eerst worden geoefend en geëxperimenteerd om inzicht te krijgen in wat in de praktijk werkt. De pilots worden wel zodanig ingericht (qua type diensten, voorwaarden en business modellen) dat na de fase van pilots snelle landelijke opschaling mogelijk is.

Vragen waarop de diverse regionale pilots een antwoord moeten geven zijn:

- Welke gedragsveranderingen in verplaatsingen er (kunnen) ontstaan;
- Wat zijn de obstakels om met name de publieke en semi-publieke Vervoersaanbieders te integreren in de Maas keten;
- Wat is de beste (laagste kosten, meest schaalbaar, meest betrouwbaar) manier om de Data Uitwisseling tussen de MaaS Aanbieders en de Vervoersaanbieders te faciliteren;
- In hoeverre is facilitering, regie of sturing vanuit de (regionale) overheid nodig m.b.t. het aanbieden van MaaS diensten en/of het integreren van Vervoersaanbieders in deze diensten.
- In hoeverre dienen overheden de noodzakelijke randvoorwaarden aan te passen met het oog op landelijke toepassing en internationale interoperabiliteit. Denk hierbij aan uiteenlopende wet- en regelgeving, marktordening en -toezicht.

De pilots zijn bedoeld om inzicht te krijgen in de effecten van MaaS op o.a. beleidsdoelen, gedrag, vervoerstromen en eventuele sturingsmogelijkheden. De effecten van de pilots worden daartoe via gezamenlijke Monitoring & Evaluatie (M&E) centraal gemonitord (zie bijlage 3).

Daarnaast zijn er ook diverse mogelijke complicaties en (wettelijke) belemmeringen waar we via pilots ervaring mee willen opdoen en gevoel voor willen krijgen:

- Er is inzicht nodig in de wijze waarop en de condities waaronder de OV-concessiehouders in Nederland hun diensten als onderdeel van MaaS kunnen (of moeten) aanbieden.
- Daarbij is inzicht nodig in de toegang tot het OV en het betalen van een reis in het OV. MaaS en de OV-chipkaart hebben met elkaar te maken, anders gaan bijvoorbeeld de poortjes op het station niet open.
- Een andere vraag betreft de business case van MaaS. Hoe functioneert straks het verdienmodel van de dienstverlening? Overheidsfinanciering lijkt vooral gerechtvaardigd om tot een versnelling te komen, om uniforme afspraken over randvoorwaarden en data-uitwisseling te bevorderen en te handhaven, om belemmeringen te slechten en/of om een deel van anders onbeheersbare private risico's te minimaliseren. In de toekomst dient MaaS dienstverlening, mede dankzij de omvang van de markt en businessmodellen die denkbaar zijn, in principe commercieel levensvatbaar te zijn en plaats te vinden zonder financiële ondersteuning van de overheid.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

Vraag 16: Welke complicaties en/of (wettelijke) belemmeringen zullen er naar uw mening gaan optreden in de in bijlage 2 genoemde pilots met bijbehorende doelstellingen?

Vraag 17: Zijn er voor u randvoorwaarden om mee te doen aan deze aanbesteding? Houdt u voor uzelf bijvoorbeeld rekening met een go/no-go moment gedurende de aanbesteding danwel de pilot? En op welke gronden neemt u deze beslissing?

Vraag 18: Wat gaat u doen om zoveel mogelijk klanten te krijgen binnen de aangegeven doelgroep en wat verwacht u hierbij van de opdrachtgevende overheid?

Vraag 19: Hoeveel tijd denkt u nodig te hebben om de pilots goed van de grond te krijgen en wanneer zouden de eerste effecten zichtbaar kunnen zijn?

Vraag 20: Wat vindt u van de in bijlage 2 beschreven pilots? Heeft u suggesties voor deze specifieke pilots danwel ideeën voor aanvullende pilots of de inrichting van de beschreven pilots?

Vraag 21: Wat is nodig om internationale Vervoersaanbieders aan te kunnen sluiten en op te nemen in een MaaS dienst?

Vraag 22: Welke data is minimaal nodig (historische data, realtime data) en op welk niveau om MaaS pilots uit bijlage 2 in de markt te zetten? In hoeverre

belemmert (on)beschikbaarheid van bepaalde data de effectiviteit van de pilots?

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

7 Korte beschrijving regionale pilots

De pilots zijn in bijlage 2 nader toegelicht. Zoals eerder gesteld, wordt met verschillende pilots een verschillende doelstelling nagestreefd om zodoende zoveel mogelijk te leren.

Concreet zijn er pilots die zich in meer/mindere mate richten op:

- Krimpgebied
- Grensgebied
- Doelgroepen/mindervaliden
- Vinexwijk
- Congestiegebied
- Luchthaven
- Etcetera.
- De pilots dienen allemaal zo groot mogelijke massa en maximale impact na te streven. Daarbij is de insteek dat MaaS partijen ook snelle nationale opschaling nastreven.

8 De Raamovereenkomst

Doel van de aanbesteding(en) is dat regionale MaaS diensten worden opgeleverd waarin zoveel mogelijk vervoerswijzen worden aangeboden en van deur tot deur gereisd kan worden via één betaling. Er is samenwerking met (regionale) overheden per pilot, welke zorgdragen voor de medewerking van spelers uit hun invloedssfeer. Insteek is dat de pilots landelijk opschaalbaar zijn en dat zo'n 2 jaar in pilotvorm ervaring wordt opgedaan met deze MaaS app's, o.a. om te komen tot goede inzichten voor wat betreft sturingsmaatregelen. Gedurende deze tijd kan reeds landelijk worden opgeschaald.

In de voorbereiding van de marktconsultatie is een (juridische) analyse verricht naar de diverse mogelijkheden voor de marktbenadering van de MaaS pilots en de keuze van de wijze waarop de opdrachten voor deze pilots in de markt worden geplaatst.

In deze analyse is als uitgangspunt gekozen dat bij de vormgeving van de pilots, zeker in de startfase, sprake zal zijn van tijdelijke dienstverleningsopdrachten van de overheid aan marktpartijen om MaaS diensten te ontwikkelen.

Vergeleken zijn de volgende mogelijkheden:

- individuele aanbesteding van de pilots door IenW;
- individuele aanbesteding van de pilots door de regionale overheden;
- vormgeving van de aanbesteding als prijsvraag of individuele prijsvragen;
- een innovatiepartnerschap voor alle pilots tezamen, die wordt uitgeschreven door IenW en de regionale overheden tezamen;
- een concurrentiegerichte dialoog al dan niet voor elke afzonderlijke pilot;

- een raamovereenkomst die wordt uitgeschreven door IenW, mede namens de regionale overheden, met nadere overeenkomsten die worden aanbesteed door middel van minicompetities door de regionale overheden.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Om de regio's maximale flexibiliteit te geven m.b.t. de timing en de invulling van de MaaS pilots, alsmede om voldoende toegang van ondernemers tot de pilots te waarborgen, is er – mede gelet op de samenhang tussen de verschillende pilots – voor gekozen om de uitvraag naar de markt voor de uitvoering van de regionale MaaS pilots te structureren o.b.v. een raamovereenkomst.

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

In de keuze voor een raamovereenkomst speelden de volgende afwegingen een doorslaggevende rol:

- Regionale overheden kiezen een verschillend tempo in de vormgeving van MaaS pilots; de vorm van aanbesteding dient hiervoor ruimte te bieden;
- MaaS aanbieders zullen een wens hebben op nationaal niveau te kunnen opschalen tijdens of na de pilot; dit vereist uniformering van voorwaarden, spelregels en inrichting van het speelveld;
- IenW heeft behoefte aan diversiteit in doelgroepen en focus in de pilots maar wenst vanuit haar nationale verantwoordelijkheden en ambities tot een uniforme onderliggende set van afspraken te komen met alle MaaS aanbieders en daartoe haar co-investering goed te kunnen richten;
- Maximale marktontwikkeling en diversiteit van diensten zodat voldoende massa en keuzevrijheid wordt geboden, als ook een onderscheidend profiel in de marktplaats wordt gerealiseerd, zijn voor I&M en medeoverheden belangrijk;
- Voor IenW en mede-overheden zijn het voorkomen van 'winner-takes-all' gevolgen zeer wenselijk.

IenW zal, mede namens de regionale overheden een Europese aanbesteding van een raamovereenkomst uitschrijven voor potentiële MaaS Dienstverleners, ten behoeve van de ontwikkeling van MaaS diensten in relatie tot de MaaS pilots.

De potentiële MaaS Dienstverleners zullen middels de bekende platforms (bv. TenderNed) worden uitgenodigd om in te schrijven op de raamovereenkomst. De marktpartijen moeten aantonen dat zij voldoen aan minimum- en geschiktheidseisen, waardoor dienstverleners kunnen toetreden tot de raamovereenkomst. In de inschrijving dienen zij voorts aan te tonen te (zullen) voldoen aan gestelde voorwaarden (bijv. t.a.v. privacy en monitoring en evaluatie, zie bijlage 3).

In bijlage 2 zijn de regionale overheden genoemd die voornemens zijn een pilot uit te schrijven. De regionale overheden, die de komende periode MaaS pilots in de markt willen zetten, zullen deelnemen in deze raamovereenkomst. Het initiatief hiervoor lag in principe bij de regio's. In beginsel kon elke regio in Nederland deelnemen aan de raamovereenkomst. Daadwerkelijk deelnemen van een regio aan de raamovereenkomst krijgt gestalte door het sluiten van een overeenkomst van de betrokken regionale overheid met het ministerie van IenW. Deze overeenkomsten tussen regio's en IenW zullen worden gesloten tijdens de aanbesteding van de raamovereenkomst of na het sluiten daarvan, maar voorafgaand aan het starten van een regionale aanbesteding (minicompetitie).

Daarna volgen, door regio's naar eigen moment en behoefte vorm te geven, minicompetities onder de raamcontractanten. In deze minicompetities worden de gezamenlijke uitgangspunten en voorwaarden gehanteerd (o.a. voor privacy en monitoring en evaluatie) zoals vastgelegd in de raamovereenkomst.

In elke minicompetitie wordt de regionale vraag naar MaaS diensten aanbesteed, die is toegespitst op de regionale behoefte en streeft naar landelijke opschaling.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

Vraag 23: De voorgenomen aanpak is dat IenW een Europese aanbesteding mede namens de regionale overheden van een raamovereenkomst aanbesteedt, waarbij marktpartijen zich kunnen kwalificeren en waarbij de regio's op eigen tempo en naar eigen inzicht minicompetities kunnen starten om MaaS pilots uit te vragen onder de raamcontractanten. Is dat naar uw mening een werkbare samenwerkingsvorm? Waarom wel/niet?

Vraag 24: Wat is de mate van openheid over eigen diensten die van marktpartijen mag worden verwacht om zich te kunnen kwalificeren voor de raamovereenkomst? Welke informatie is volgens marktpartijen/potentiële MaaS Dienstverleners wel/niet cruciaal voor overheden om via MaaS tot betere benutting van vervoersmodaliteiten te komen?

Vraag 25: Welke openheid van data mag van marktpartijen worden verwacht en welke aansluitvoorwaarden wilt u aan anderen in de keten stellen?

Vraag 26: In hoeverre kunnen volgens u, binnen de MaaS Pilots, Vervoersaanbieders tevens de rol van MaaS Dienstverlener vervullen? Wat zijn de voor en nadelen in relatie tot samenwerking in de keten, marktontwikkeling en evt. andere aspecten die voor u van belang zijn? En welke randvoorwaardelijke afspraken dienen er gemaakt te worden?

Vraag 27: Wat voor businessmodel ziet u als MaaS Dienstverlener? Is een model zonder overheidssubsidie voor bijvoorbeeld doelgroepenvervoer denkbaar?

8.1 Spelregels Raamovereenkomst

- a) De uitvraag is gericht op potentiële MaaS Dienstverleners.
- b) Rijk en regionale overheden spannen zich in om zoveel mogelijk landelijke en regionale vervoerders te laten deelnemen aan de MaaS diensten.
- c) Vervoers- en Data-aanbieders worden geacht de voor MaaS Dienstverleners relevante informatie te delen met alle MaaS Dienstverleners. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld andere partijen in de keten van datastromen terzake.

- d) MaaS Dienstverleners, Vervoersaanbieders en hierboven genoemde andere data-aanbieders dienen verplaatsingsgegevens, ontdaan van persoonsgegevens en concurrentiegevoelige informatie, te delen met deelnemende overheden ten behoeve van beleidsvoorbereiding en –monitoring.
- e) Om vendor lock-in te voorkomen en landelijke opschaalbaarheid te faciliteren, dienen de IP-rechten van de te ontwikkelen data uitwisselingsprocessen en –systemen aan de Staat en/of regionale overheden over te worden gedragen en zal er zoveel mogelijk op basis van open-source moeten worden gewerkt.
- f) Een aandachtspunt voor de raamovereenkomst en voor de pilots is het goed omgaan met potentiële belangenverstremming van (commerciële) partijen. Voorkomen moet bijvoorbeeld worden dat:
- o individuele partijen zowel betrokken zijn bij de uitvoering van een pilot als bij de advisering van de overheid of de monitoring en effectmeting voor een pilot. Marktpartijen zullen moeten kiezen welke rol zij ambiëren;
 - o individuele partijen informatie van anderen benutten maar zelf geen informatie wensen te delen.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

Vraag 28: We horen graag uw gedachten met betrekking tot het in 8.1c gestelde: *'Vervoers- en Data-aanbieders worden geacht de voor MaaS Dienstverleners relevante informatie te delen met alle MaaS Dienstverleners. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld andere partijen in de keten van datastromen terzake.'*

Vraag 29: We horen graag uw gedachten met betrekking tot het in 8.1e gestelde: *'Om vendor lock-in te voorkomen en landelijke opschaalbaarheid te faciliteren, dienen de IP-rechten van de te ontwikkelen data uitwisselingsprocessen en –systemen aan de Staat en/of regionale overheden over te worden gedragen en zal er zoveel mogelijk op basis van open-source moeten worden gewerkt.'*

Vraag 30: Hebben we iets gemist in dit consultatiedocument? Zo ja, dan stellen we het op prijs als u de additionele vragen en/of informatie met ons zou willen delen via het veld toelichting of door een document up te loaden aan het eind van de online vragenlijst.

9 Bijgevoegde documenten

Bijlage 1: Impressie: een dag uit het leven van een moderne mobilist.

Bijlage 2: Korte beschrijving van de individuele MaaS pilots.

Onafhankelijke en vrij te verspreiden MaaS analyses en rapporten:

- MuConsult
- UK Catapult (Engels)
- Rapport Decisio

10 Planning van de MaaS pilots

- 9 November 2017: start marktconsultatie met publiceren consultatie document.
- 29 November 2017: marktconsultatiesessie.
- 8 December 2017: einde marktconsultatie en aanvang verwerken reacties.
- Januari 2018: start van de Europese aanbesteding van de raamovereenkomst MaaS Pilots.
- Eind Q1 2018: gunning van de raamovereenkomst en start aanbesteding van individuele MaaS pilots

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

11 Marktconsultatie

Op 29 november wordt in het [Sheraton Hotel Airport Amsterdam](#) op Schiphol, de marktconsultatiesessie gehouden.

In navolging van Talking Traffic, zal de [Dutch Mobility Innovations portaal](#) gebruikt worden om informatie te delen met de geïnteresseerde partijen. Op het portal is een community aangemaakt met de naam MaaS Regional Pilots. waar naast een download sectie met dit consultatie document (inclusief bijlagen), ook toegang te verkrijgen is tot de [online vragenlijst](#).

De online vragenlijst voor het beantwoorden van de vragen en uploaden van documenten sluit op vrijdag 8 december 2017, om 24:00.

[Geïnteresseerde partijen kunnen zich via deze link aanmelden voor de marktconsultatiesessie.](#)

11.1 Spelregels marktconsultatie

- a) Het ministerie van IenW waardeert uw deelname aan en uw reacties op deze marktconsultatie bijzonder.
- b) Het doel van de marktconsultatie is om de visie, ervaring en ideeën van marktpartijen op te halen en te verwerken zowel in de aanbesteding van de raamovereenkomst als in de regionale aanbestedingen van de MaaS pilots.
- c) Benadrukt wordt dat deze marktconsultatie geheel vrijwillig en vrijblijvend is. Deelname of het niet deelnemen aan deze marktconsultatie heeft geen gevolgen voor de voorgenomen aanbesteding van de raamovereenkomst MaaS.
- d) De marktconsultatie bestaat voornamelijk uit het schriftelijk beantwoorden van de consultatievragen en wordt gestart met een marktconsultatiesessie bestaande uit een plenaire sessie gevolgd door een aantal interactieve sessies met vertegenwoordigers van het ministerie en van de aanbestedende regio's.
- e) Een eerste samenvatting van de ten tijde van de marktconsultatiesessie ingediende antwoorden zal voor zover het mogelijk is, teruggekoppeld worden tijdens de marktconsultatiesessie.
- f) Deze marktconsultatie is een eerste vragenronde en zal naar behoefte opgevolgd worden met individuele gesprekken met marktpartijen.

- g) De schriftelijk verzamelde en mondeling verstrekte informatie van marktpartijen aan IenW wordt zorgvuldig behandeld, maar kan door de overheidsinstanties vrijelijk worden gebruikt.
- h) IenW zal uitspraken van marktpartijen die (zowel schriftelijk als mondeling) worden gedaan in het kader van de marktconsultatie anonimiseren.
- i) IenW zal de resultaten van de marktconsultatie geanonimiseerd openbaar maken.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

11.2 Planning marktconsultatie

- 9 November publicatie van het consultatiedocument met uitnodiging voor aanmelding voor de consultatiesessie.
- 29 november marktconsultatiesessie
- 8 dec sluiting van de marktconsultatie
- Vóór de Kerst publiceren van de samenvatting van de opbrengsten uit de marktconsultatie

11.3 Agenda marktconsultatiesessie

Het programma van de sessie is als volgt (indicatief):

09.30 – 10.00 Inloop

10.00 – 10.15 Aftrap door Dhr. M.M. Frequin (Directeur-generaal Bereikbaarheid)

10.15 - 10.45 Toelichting op het consultatiedocument (plenair, door IenW)

10.45 - 11.00 Toelichting op het aanbestedingsproces (plenair, door IenW)

11.00 - 11.15 Pauze

11.15 – 11.45 Ronde 1 – toelichting pilots (subsessies, regio's m.m.v. IenW)

11.45 – 12.15 Ronde 2 – toelichting pilots (subsessies, regio's m.m.v. IenW)

12.15 – 13.15 Lunch

13.15 – 13.45 Ronde 3 – toelichting pilots (subsessies, regio's m.m.v. IenW)

13.45 – 14.45 Ronde 4 – toelichting pilots (subsessies, regio's m.m.v. IenW)

14.45 – 15.00 Afsluiting (plenair, IenW)

Wij hopen u te ontmoeten op 29 november en kijken met belangstelling uit naar uw schriftelijke reacties.

Met vriendelijke groet,

Bijlage 1: Wenkend perspectief: een dag uit het leven van de moderne reiziger

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

Je wilt van je huis in Helmond naar een concert in de Melkweg in Amsterdam. Je bezit geen rijbewijs en dus ook geen auto.

Wat doe je? Je opent de MaaS app en voert je herkomst en bestemming in. De app laat binnen no time een aantal verschillende reisopties zien.

De snelste optie is met de taxi, maar dit is ook de duurste. Eén van de andere opties is een combinatie van lopen, de bus, de trein en de deelfiets. Dit is veel goedkoper en je hebt wel zin om een stukje te fietsen. (De optie om een deelauto te nemen wordt niet getoond, want je hebt bij jouw persoonlijke instellingen aangegeven dat je geen rijbewijs hebt).

Je kiest voor de optie met de bus, trein en deelfiets. De MaaS app biedt één digitaal betaalbewijs waarmee je toegang hebt tot alle onderdelen van je reis. Je loopt naar de dichtstbijzijnde bushalte en stapt de bus in. De toegangspoortjes op het treinstation herkennen het betalingsbewijs op de MaaS app en gaan open. Je pakt de trein.

De trein komt met 3 minuten vertraging aan in Amsterdam. Door deze vertraging wordt de ritprijs automatisch lager en krijg je het teveel betaalde geld teruggestort.

Vervolgens ga je naar de fietsenstalling, waar fietsen van vier verschillende deelfietsaanbieders staan. De MaaS app herkent alle vier de systemen. Je kiest de mooiste en wanneer je naast de fiets staat, maakt jouw telefoon via Bluetooth verbinding met het fietsslot en klikt deze open.

De MaaS app schakelt de navigatie op jouw telefoon in, waardoor je in één keer goed fietst naar de Melkweg en je bent ruim op tijd voor het concert.

Na het concert wil je weer naar huis. Je kijkt op de MaaS app. Er blijkt iemand in de omgeving met een auto en een goede rating voor eerdere services naar Eindhoven te rijden. Het is na de avondspits, dus de vraagprijs valt mee. Je biedt net iets onder de vraagprijs. De ander gaat akkoord en komt je binnen 10 minuten ophalen. In Eindhoven aangekomen, pak je een deelfiets en fiets je weer naar huis.

Bijlage 2: korte beschrijving pilots

1. Limburg:

Realiseren van duurzame mobiliteit door het bieden van multimodale, grensoverschrijdende deur-tot-deur vervoersoplossingen.

Limburg is de enige provincie in Nederland die grenst aan twee andere landen. Die grenzen belemmeren multimodale, grensoverschrijdende mobiliteit, met name in het OV. Hierdoor zijn er onvoldoende alternatieven voor reizen met de auto. Limburg wil daarom het grensoverschrijdend, multimodaal reizen vereenvoudigen en hierdoor tevens het autogebruik verminderen.

2. Utrecht Leidsche Rijn:

Bewoners van Leidsche Rijn verleiden tot alternatieve vervoersopties om de hoeveelheid auto's en congestie in de wijk te verminderen.

Leidsche Rijn is een Vinex Wijk waar de bewoners een gemiddeld hoog autobezit hebben. Met de komst van nog eens 25.000 inwoners de 10 á 15 jaar wordt ingeschat dat het verkeerssysteem overbelast zal raken. Om dit te voorkomen zal er een aantrekkelijk multimodaal MaaS aanbod moeten komen om zowel huidige als nieuwe bewoners beter overwogen reiskeuzes te laten maken en te verleiden minder gebruik te maken van de auto (of hun auto weg te doen).

3. Amsterdam:

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Zuidas en het beter benutten van de openbare ruimte in de stad door het bieden van alternatieve vervoersopties.

Amsterdam wordt steeds drukker en de druk op de openbare ruimte neemt toe. Op de Zuidas is op dit moment sprake van een grote filedruk, die de komende jaren door grote wegwerkzaamheden nog verder toe zal nemen.

In de binnenstad is er bovendien sprake van toenemende druk op de openbare ruimte. Door het bieden van een multimodaal vervoersaanbod kan de bereikbaarheid van de Zuidas worden vergroot (bv. door spitsmijdingen) en kan openbare ruimte beter worden benut (bv. het aantal stilstaande autp's en fietsen te verminderen).

4. Noord-Nederland:

Verbeteren van de bereikbaarheid van het Drentse en Groninger platteland en van de betaalbaarheid van het vervoerssysteem, mede door het combineren van het doelgroepenvervoer met regulier openbaar vervoer..

De betaalbaarheid en het op peil houden van het (kleinschalig) openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer staan onder druk. Door verregaande bundeling en integratie van verschillende vervoersstromen en het ontsluiten van deze vervoersstromen voorinwoners van Drenthe en Groningen (inclusief geïndiceerden) wordt een toekomstbestendig, innovatief en integraal mobiliteitssysteem gerealiseerd.

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

Datum
9 november 2017

Ons kenmerk

5. Twente

Beter en goedkoper uitvoeren van het doelgroepenvervoer en het kleinschalig OV door het slim combineren van vervoersstromen.

In de regio Twente is sprake van terugtrekkend regulier OV en wil men mensen die daartoe in staat zijn, zoveel mogelijk zelfstandig laten reizen. Bovendien is er behoefte om het vervoer te innoveren en ruimte te geven aan kleinschalige lokale initiatieven. Door het doelgroepenvervoer en het (kleinschalig) OV te combineren en beschikbaar te maken voor alle Twentenaren wil de regio komen tot een slimmer, effectiever en toekomstbestendig vervoerssysteem.

6. Rotterdam

Verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van Rotterdam-The Hague Airport voor reizigers en werknemers door de ontsluiting van de luchthaven op duurzame en multimodale wijze te verbeteren met behulp van deur-tot-deur oplossingen. De luchthaven is op dit moment alleen per auto goed bereikbaar. Door middel van deur-tot-deur vervoersoplossingen kan de service graad voor de 1,6 miljoen internationale reizigers verbeterd worden en zijn de 2500 werknemers niet langer afhankelijk van hun auto. Overkoepelend moet een betere bereikbaarheid bijdragen aan de positie van de luchthaven als motor van de regionale economie.

7. Eindhoven

Duurzame en emissievrije mobiliteit voor medewerkers en de stad
Eindhoven wil een CO2-neutrale stad worden. Alle zakelijke mobiliteitsbewegingen van de 2000 medewerkers van de gemeente Eindhoven worden hiertoe duurzaam en emissievrij. Hiervoor wordt door een of meerdere 'mobiliteitspartners' een breed scala aan duurzame vervoersmiddelen- en concepten aangeboden, waarbij de gebruiker steeds voor het meest duurzame vervoersmiddel kiest. Buiten kantoor tijden zijn de voertuigen beschikbaar voor woon-werkverkeer van medewerkers en voor inwoners en bezoekers voor de stad. Andere organisaties in de stad zijn aangehaakt bij deze aanpak, waardoor een grotere pool van deelvoertuigen ontstaat en vraag en aanbod van duurzame deelvoertuigen makkelijker op elkaar is af te stemmen.

Bijlage 3: Monitoring en Evaluatie (M&E)

Bestuurskern
DG Bereikbaarheid

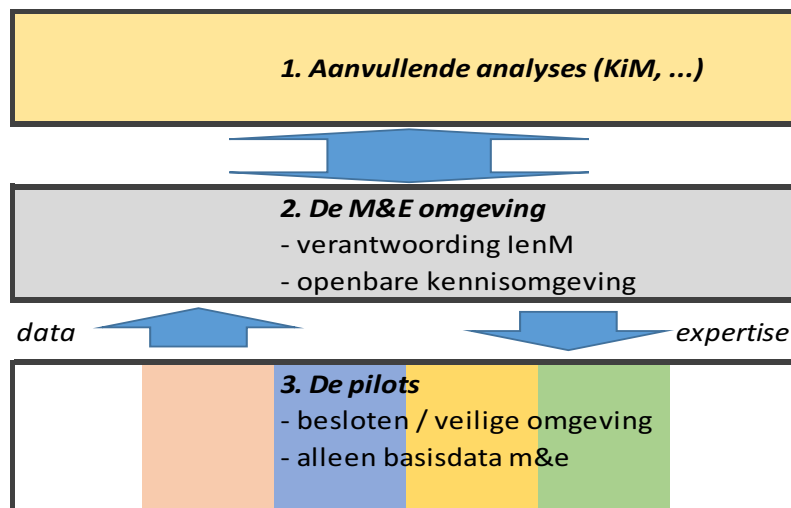
De pilots zijn bedoeld om van te leren. Er is gekozen voor verschillende regionale pilots met onderscheidende doelstellingen om verschillende ervaringen op te doen. De Monitoring & Evaluatie (M&E) dient om centraal inzicht te krijgen in de effecten van MaaS en om de pilots onderling te kunnen vergelijken. Het M&E traject heeft drie doelen:

Datum
9 november 2017
Ons kenmerk

- Inzicht krijgen in de maatschappelijke effecten van MaaS: duurzaamheid, congestie, inclusie, ...)
- Inzicht krijgen in de business cases voor MaaS inclusief klanttevredenheid
- Inzicht krijgen in knoppen / sturingsmogelijkheden: randvoorwaarden / belemmeringen / modellen MaaS

Het M&E traject rond MaaS zal door IenW worden opgezet en met regio's worden aangestuurd. De verantwoordelijkheid voor M&E ligt bij IenW, IenW zal daartoe een aparte opdracht verlenen. Hierbij is de insteek dat de M&E op 3 niveaus plaatsvindt, te weten (zie schema):

- De pilots: er zullen per pilot afspraken worden gemaakt over het aanleveren van basismateriaal en basisdata die nodig zijn voor het kennistraject. Bij de afspraken zal een afweging worden gemaakt tussen minimale belasting van de pilot versus maximaal tegemoet komen aan eisen van privacy en commercie.
- De M&E omgeving: deze vormt de kern van het M&E traject en zal geheel voor rekening van IenW komen. Ze richt zich op de drie leerdoelen. De aansturing zal samen met de regio's worden opgepakt. Het is de bedoeling dat de M&E omgeving zowel een rol voor de pilots als voor anderen gaat verzorgen. Deze M&E omgeving zal IenW op korte termijn aanbesteden om tijdig de afspraken per pilot te kunnen maken.
- Aanvullende analyses. Over de bredere impact van MaaS (buiten de pilots om) en de nationale en internationale implicaties zal een derde niveau worden ingericht waarvoor aparte opdrachten zullen worden weggezet.



Figuur 3: overzicht 3 niveau's binnen M&E

Het M&E traject voor MaaS heeft andere kenmerken dan voor vergelijkbare programma's van Beter Benutten in het recente verleden. De MaaS pilots hebben vooral het doel om leerervaringen op te doen met deze nieuwe vorm van mobiliteit waar de belangen van rijk, regio en vooral ook markt elkaar raken, versterken maar soms ook in de weg kunnen staan. Het doel is niet om de pilots af te kunnen rekenen op prestaties of om pilots ex-ante te toetsen op ambities.

Het streven is om zoveel mogelijk inzichten op te doen over toekomstige marktontwikkelingen en –potentie, te bezien of belemmeringen moeten worden weggenomen, regelgeving moet worden geïntroduceerd of aangepast en zicht te krijgen op de economische, maatschappelijke en financiële effecten en kansen van MaaS. Om de pilots hieraan maximaal te laten bijdragen, is vroegtijdige duidelijkheid over het monitoring en effecttraject (M&E) noodzakelijk.

Het M&E traject voor MaaS concentreert zich op kennisvragen rond een nieuwe vormen van dienstverlening, nadrukkelijk niet op het afrekenen van projecten op bijvoorbeeld aantal spitsmijdingen. Gedacht wordt aan vaste peilmomenten waarin de stok in het project en de populatie wordt gestoken om de bewegingen te volgen.

Op de korte termijn zal een kernset kpi's worden opgesteld.

Per kern-kpi zal vooraf worden nagedacht over praktische en juridische aspecten om aan de benodigde input te komen. Er zal zowel een set kern-kpi's ontwikkeld moeten worden die relevant is voor elke pilot (aantal deelnemers, vervoersprestatie deelnemers naar modaliteit/dienst/tijdstip, klanttevredenheid, kostenontwikkeling) alsook een aparte set kpi's, al dan niet per pilot, die specifiek op maat is gesneden voor een pilot (zoals effect op congestie, bereikbaarheid, duurzaamheid, toegankelijkheid).