

MaaS-congres Verkeersnet: “Het is tien minuten voor twaalf”



Hoe staat het met MaaS? Deze vraag stond centraal op het MaaS-congres van Verkeersnet op 6 maart in de Doelen in Rotterdam. “Het is vijf minuten voor twaalf” was de ondertitel van deze dag die door 250 vakmensen werd bijgewoond. Verkeersnet-redacteur Jan Pieter Rottier, concludeerde aan het eind van de dag dat met name de gezamenlijke aandacht voor Maas de urgentie toch iets verlaagde naar, zeg maar, “tien voor twaalf.” Maar wie voert de regie?

Jeroen Maijers, hoofd verkeer en vervoer van de gemeente Rotterdam vertegenwoordigde de tijdelijk vacante functie van de wethouder mobiliteit en daarmee het gastheerschap voor dit congres, samen met Roger Demkes, directeur van De Verkeersonderneming. Beiden openden het congres met een kort statement. Maijers: “Het is van belang dat we ons afvragen voor wie we het doen. Wij zijn hier bijeen als ‘believers’, maar mijn vrienden weten niet wat MaaS is.”

De reiziger

Demkes onderstreepte dit met [een filmpje](#) van de Verkeersonderneming waarin Rotterdammers werd gevraagd naar de betekenis van MaaS. Mensen kwamen niet verder dan de gelijknamige rivier en bij de term ‘mobility as a service’ ontbrak nog meer associatie. Demkes’ waarschuwing: “Dit is wel de doelgroep waarvoor we het doen.”

Multimodale hubs

Keynote Henk Meurs, bijzonder hoogleraar aan de Radboud Universiteit, bevestigde de kloof naar de gebruiker en legde nog even uit dat het bij MaaS gaat om: het plannen, boeken, reizen, betalen en monitoren van een reis via één app op je smartphone. “Het is multimodaal, actueel en er wordt veel van verwacht. Het kan ook een ruimtelijke neerslag hebben. In Duitsland worden de eerste multimodale hubs gesignaleerd.” Meurs voorziet dat MaaS kan leiden tot meer reizigers, lagere kosten

en meer omzet per reiziger. Maar wel onder voorwaarden, zoals vertrouwen hebben in MaaS-partners en investeren in systemen, data-uitwisseling en interfaces.”

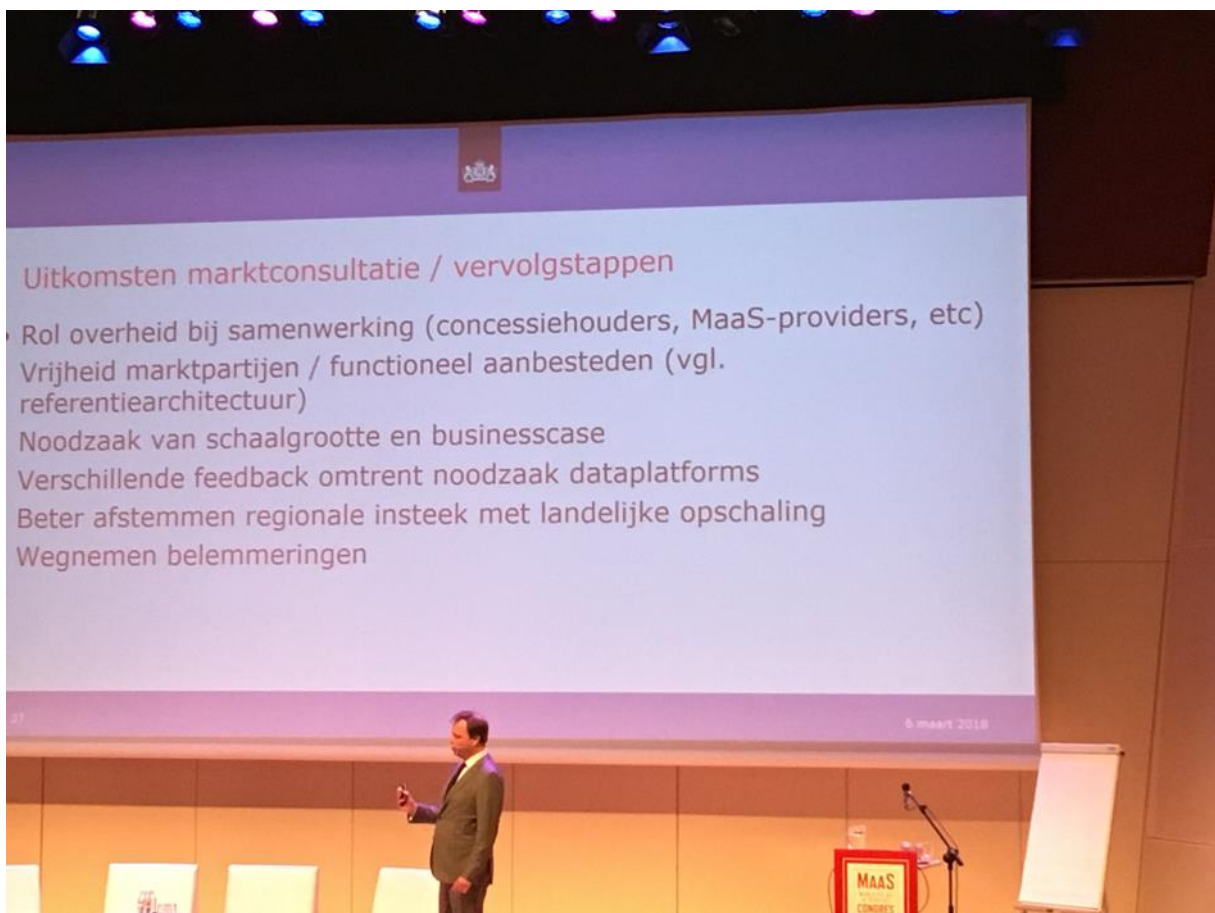
Regie

Vraag uit de zaal aan Meurs: “Wie gaat regie voeren?” Meurs: “Deze vraag boeit mij ook. Wordt het een model gedomineerd door de data-giganten (Google, Apple, Amazon) of door de auto-industrie? In alle gevallen moet de overheid de reiziger beschermen en dan gaat het met name om privacy en security.”

Overheid heeft ook belang bij data

Keynote Eric Mink, 'mister Maas', ofwel projectmanager innovatieve mobiliteit voor het ministerie van IenW, gaf aan dat 'een roep' van (markt)partijen een jaar geleden aanleiding was voor het ministerie om 'iets' met MaaS te gaan doen. “Hiertoe is in november een [Marktconsultatiedag MaaS](#) gehouden.” Als vervolg hierop worden criteria vastgesteld die zullen leiden tot een raamovereenkomst op basis waarvan partijen in april kunnen inschrijven op zeven regionale MaaS-pilots, allen met een eigen (leer)doel, waaronder duurzaamheid (Eindhoven), sociale inclusie (Twente), krimp (Noord) of congestie (Amsterdam Zuidas).

“Als we niets doen loopt alles vast”, zegt Mink. “MaaS kan een oplossing zijn, waar we beter bij kunnen zijn.” Ook benadrukt hij dat de overheid belang heeft bij MaaS-data. “In ruil voor relevante data nemen wij belemmeringen weg voor experimenteeruimte in de zeven pilots.”



Maatschappij en reiziger zijn kleine woordjes

Keynote Niels van Oort, ass. professor aan de TU Delft en adviseur bij Goudappel Coffeng toonde een wordcloud op basis van verkenningen naar MaaS. De woordjes 'maatschappij' en 'reiziger' zijn er zo goed als 'met een loep' in te vinden. Van Oort kijkt uit naar de resultaten van de pilots en vindt het verstandig dat er verschillende doelen in worden gesteld. Volgens hem moet MaaS bijdragen aan vijf E's: effectieve mobiliteit, efficiënte steden, een boost geven aan (lokale) economie, bijdragen aan environment (milieu en gezondheid) en zorgen voor equity. Naast een level playing field doelt Van Oort daarbij ook nadrukkelijk op het percentage reizigers dat geen internettoegang heeft. "Die bereik je dus al niet".

Eerste indicaties

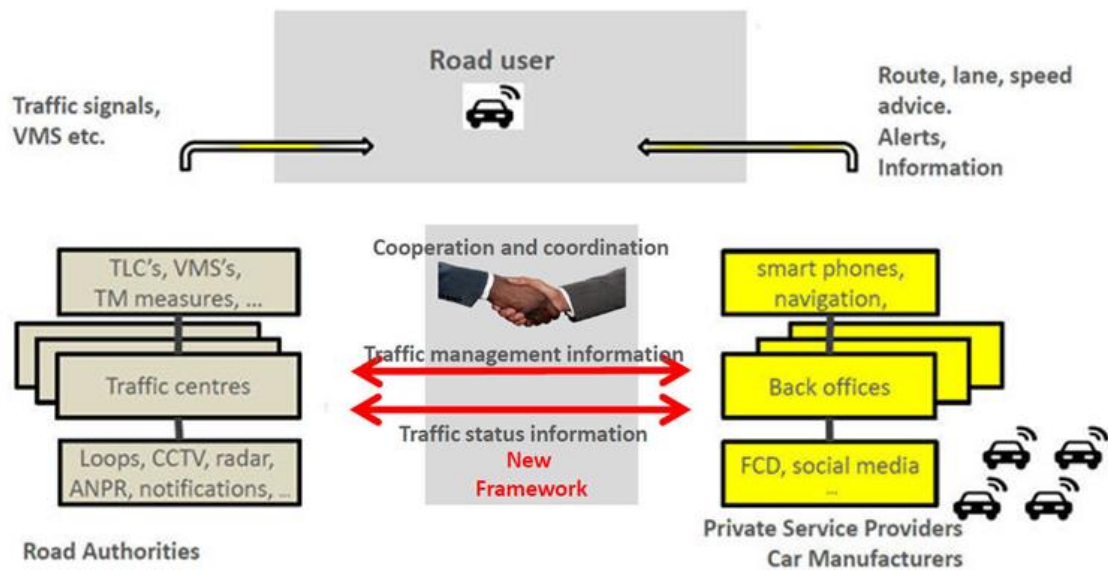
"Er moet meer onderzoek komen, bepleit Van Oort. "En dat doen we graag samen met de praktijk." Toch gebeurt er – ook samen met andere universiteiten en de markt al wel zo veel dat Van Oort zich waagt aan 'enkele eerste indicaties' van de effecten van MaaS. Zo lijkt er een enorme potentie in het delen van ritten. De logistieke puzzel hiervoor is weliswaar enorm, maar voor een stad als New York, zou 95 procent van de ritten deelbaar zijn en niet meer dan 5 minuten vertraging opleveren. Maar ook hierbij zegt Van Oort: "Wil de reiziger dit?"

Sessies Verkeersmanagement

Frans van Waes, Innovation and New Business Developer bij Vialis, trapte de parallelle sessie verkeersmanagement af met een presentatie ([link](#)) over de rol van verkeersmanagement in MaaS. "En die rol is er zeker", zegt Van Waes, gelet op de publieke effecten van verkeersmanagement, "maar die rol moet wel passen binnen de business case MaaS."

Business Case

Van Waes: "Mensen zijn nu niet bereid om voor verkeersinformatie te betalen, evenals, zo blijkt vaak, voor comfort (sneller groen voor fietsers bij regen) en zullen dat bij MaaS ook niet doen. Mensen betalen wel voor mobiliteit. Je zult dus met een aanbod moeten komen dat voordeliger is dan het huidige budget dat mensen besteden aan mobiliteit, inclusief verkeersmanagement." Volgens Van Waes kan MaaS niet zonder verkeersmanagement, maar kan verkeersmanagement ook niet zonder MaaS. De actuele transitie naar interactief verkeersmanagement is een ideaal instapmoment voor MaaS-providers, stelt Van Waes. En evenals, voor MaaS zijn hiervoor ook standaarden voor data-uitwisseling in ontwikkeling. "



Sessies: Apps, Data en OV-kaart

Jilles Mani, business consultant bij Intraffic, geeft een indruk van de complexiteit van 'MaaS-data'. "We hebben 15 jaar gewerkt aan de koppelvlakken om reisinformatie op haltedisplays te krijgen. Reisinformatie in MaaS is maar een stapje in de keten van plannen, reserveren, reizen, bijsturen en betalen." Je wilt graag alle data die je op de afzonderlijke onderdelen hebt koppelen via API's maar via hoeveel API's wil je die keten laten lopen? Standaardisatie kan het aantal API's beperken, aldus Mani.

Blockchain

Mani breekt vervolgens een lans voor het toepassen van blockchain-technologie voor de MaaS-keten. Blockchain, is de datastructuur achter bitcoins. Mani "Het lijkt een objectieve en betrouwbare techniek voor waardeoverdracht. We hebben een jaar geleden in een laboratoriumomgeving de data van een aantal modaliteiten in blockchain ondergebracht en zijn nu bezig om dit op te schalen naar praktijktesten." Mani nodigt marktpartijen uit om hierin samen op te trekken.

Sessies Beleid

Tanja Vonk, onderzoeker bij TNO spreekt over de uitdaging om de zeven MaaS-pilots goed te monitoren en te evalueren. "Het is geen klassieke opdracht. Er zijn meerdere doelen. Denk aan maatschappelijke effecten, zoals leefbaarheid of sociale inclusie. Maar ook: gaat het meer mobiliteit opleveren, is er sprake van verborgen aanbod? En hoe verhoudt de systematiek zich tot de OV-concessies? Zijn er overeenkomsten tussen de gebruikers van de zeven pilots? Daarnaast willen we kijken naar de succesfactoren, de business case en de klanttevredenheid en zijn we benieuwd naar de randvoorwaarden en de belemmeringen."

M&E-fabriek

"op dit moment worden de spelregels voor de pilots gedefinieerd", zegt Vonk, "en

daarna volgt de aanbesteding aan partijen die aan deze spelregels kunnen voldoen. De complexiteit van de monitoring en evaluatie van deze pilots - het verzamelen van data , het verrijken, analyseren en rapporteren - is zo complex dat we nu al spreken over de M&E-fabriek.”

SessiesVervoersvormen

Deze sessies, evenals de keynotepresentaties zijn op video opgenomen en in de vorm van een webinar tijdens de congresdag uitgezonden. U kunt deze presentaties ook achteraf bekijken. Zie: <https://www.maascongres.nl/webinar/>

Vraagstukken einddebat

Tijdens het einddebat werden plenair ook de rapportcijfers gedeeld die de deelnemers aan de vier deelsessies gaven op de vraag: Hoe ver zijn we met: ‘Verkeersmanagement en MaaS’ met ‘Apps, Data en OV-kaart’ met ‘Beleid’ en met ‘Maas-vervoersvormen’? De rapportcijfers varieerden tussen en 4 en een 6 en werden alle voorzien van een vraagstelling. Verkeersmanagement: ‘Hoe kunnen we de verkeerscentrales instellen op multimodaliteit?’ Apps, Data en OV-Chipkaart: ‘Hoe kunnen we zorgen voor een open data-taal?’ Beleid: ‘Wie gaat de kar trekken?’ En ten slotte als het gaat over Vervoersvormen: ‘Er zijn enthousiaste marktpartijen, maar geeft de overheid de markt voldoende ondersteuning’?

Onvoldoendes

Dikke onvoldoendes dus nog op alle fronten. Toch concludeert Verkeersnet-redacteur Jan Pieter Rottier dat de gezamenlijke aandacht voor MaaS die tijdens dit congres bleek, de urgentie om werk te maken van Maas, misschien niet meer te duiden is als vijf voor twaalf, maar als tien voor twaalf.