

Discussiepaper NVC 2019 Mobycon – Forseti

Voorkeur presentatievorm: Pecha Kucha

MaaS vereist nieuwe kijk op publieke positionering en marktwerking om maatschappelijke belangen te bewaken: van repareren naar regisseren!

Bovenstaande titel betreft de stelling die wij graag inbrengen voor het NVC van 2019. Hieronder is allereerst de samenvatting weergegeven gevolgd door de volledige bijdrage.

Samenvatting

Een nieuwe kijk op publieke positionering en marktwerking. Dát is volgens ons hard nodig om maatschappelijke doelen te borgen met de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS). Juist nu de wereld van mobiliteit op het punt staat grondig te veranderen, moet de overheid de *regisseur* zijn die alles in goede banen leidt. Er zijn interessante voorbeelden en ervaringen in het buitenland die laten zien waar dit toe kan leiden. Als Mobycon – Forseti hebben we onder andere onlangs een studiereis op dit thema georganiseerd naar Wenen. Waar het gewest Wenen duidelijk de lead pakt en op die manier haar maatschappelijk doelen door middel van MaaS realiseert.

Een eerste stap zou de ontwikkeling van een publiek MaaS-platform (centrale hub) én een publieke MaaS-app moeten zijn. Met een publiek platform bewaakt de overheid dat iedere MaaS aanbieder aan kan sluiten, maar ook dat zoveel mogelijk vervoeraanbieders hier hun diensten kunnen en moeten aanbieden. Dit betekent niet dat je als overheid creatieve deals of een mooi aanbod hoeft te organiseren voor je doelgroepen, dit kun je prima aan de markt overlaten. Dat geldt echter niet voor het waarborgen van het basisaanbod (een compleet aanbod, tegen standaardtarieven en voor iedereen beschikbaar). Bovendien kunnen commerciële MaaS-aanbieders dan altijd vergeleken worden met de basis. Transparant voor de klant en het houdt de marktpartijen scherp.

Onze stellingname gaat behoorlijk dwars in tegen de gedecentraliseerde organisatie van mobiliteit. Het druist in tegen de opvattingen over de kracht van marktwerking als oplossing om maatschappelijke dienstverlening beter en efficiënter te organiseren. Toch is het onze stellige overtuiging dat er een publieke organisatie moet ontstaan die krachtig en bedrijfsmatig gestuurd werkt aan een publiek platform en app(s). Wij zien daarin een taak voor het Rijk en (samenwerkende) de OV-autoriteiten om de krachten te bundelen. We moeten inzien dat deze ontwikkeling niet houdbaar is door middel van indirecte sturing, subsidiering en contractering. Hebben we het lef om aan de voorkant ook echt de operationele regie te pakken in plaats van ongewenste commerciële gedragingen achteraf steeds te repareren?!

Een nieuwe kijk op publieke positionering en marktwerking. Dát is volgens ons hard nodig om maatschappelijke doelen te borgen met de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS). Juist nu de wereld van mobiliteit op het punt staat grondig te veranderen, moet de overheid de *regisseur* zijn die alles in goede banen leidt. In plaats van de *reparateur* van ongewenste commerciële gedragingen.

Met MaaS een nieuw tijdperk in

Mobiliteit staat op de drempel van een nieuw tijdperk. Met in de hoofdrol niet het vervoersmiddel, maar de individuele reisbehoefte van deur tot deur. Dat vind je terug in MaaS: Mobility as a Service. Ofwel de mogelijkheid om voor één reis seamless gebruik te maken van meerdere modaliteiten zoals deelauto's, - fietsen, ridesharing, (water)taxi, OV en parkeren. Vaak kun je ze via een app plannen, boeken, betalen en ermee reizen. Door de toenemende digitalisering en de groeiende behoefte aan flexibel reizen, zien we daarnaast ook nieuwe vervoersmodaliteiten ontstaan.

De overheid aan de knoppen

Naast individuele behoeften hebben we ook te maken met maatschappelijke doelen. Om die te borgen vinden wij dat de (Nederlandse) overheid haar publieke verantwoordelijkheid moet nemen en een prominentere rol in de regie op MaaS moet pakken. Een eerste stap zou de ontwikkeling van een publiek MaaS-platform (data hub) én een publiek MaaS-app moeten zijn. Met een publiek platform bewaakt de overheid dat iedere MaaS aanbieder aan kan sluiten, maar ook dat zoveel mogelijk vervoeraanbieders hier hun diensten kunnen en moeten aanbieden. Met de eigen app is er altijd een alternatief voor het aanbod van marktpartijen. De overheid zorgt daarmee voor algemene beschikbaarheid en betaalbaarheid van (de data van) vervoerdiensten waarin zij direct of indirect maatschappelijke middelen investeert.

14% van het huishoudbudget gaat op aan vervoer

Van elke euro geeft de Nederlander 14 cent uit aan vervoer. In totaal gaat het hier dan om een bedrag van ongeveer 40 miljard euro, op een totale consumptie van 284 miljard euro. De helft van deze 40 miljard euro wordt besteed aan de eigen vervoermiddelen, waaronder brandstofkosten, verzekeringen en belastingen. Nederlanders geven elk jaar meer dan 6 miljard euro uit aan nieuwe vervoermiddelen. Daarnaast geven we ruim 5 miljard euro uit aan vervoersdiensten, zoals het openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) en vliegvluchten.

Bron: CBS

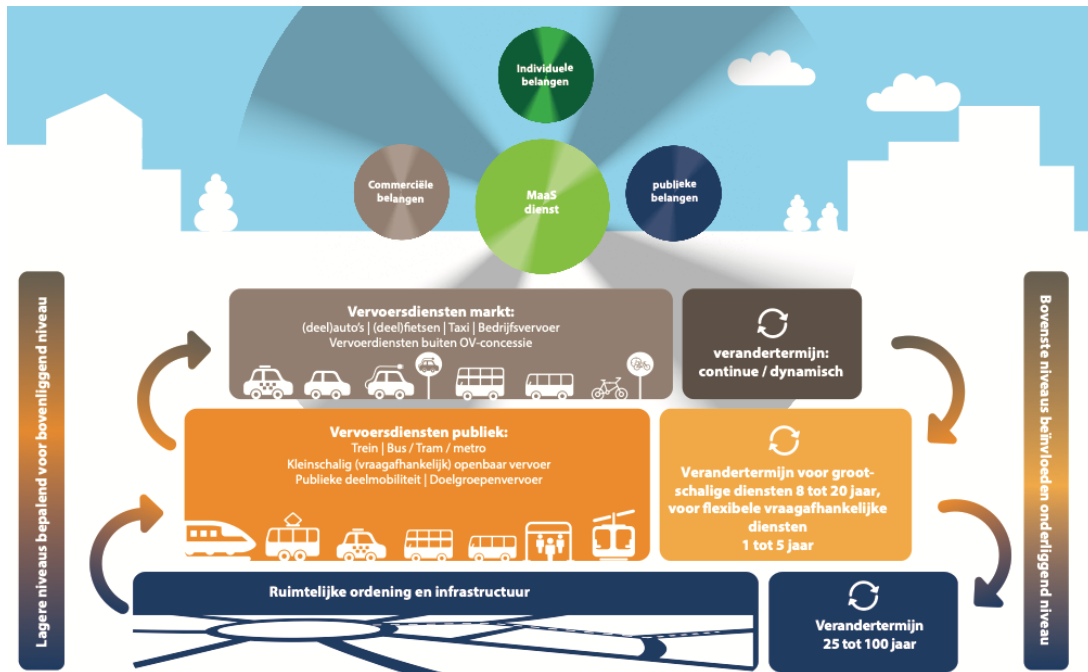
Alleen de overheid borgt maatschappelijke doelen

Over welke maatschappelijke doelen hebben we het eigenlijk? Denk aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot en de bereikbaarheidsopgaves in onze steden. Of aan inclusiviteit en ruimtelijke kwaliteit. Als een marktpartij een MaaS-platform exploiteert, zal die partij nooit intrinsiek handelen vanuit dit soort doelen. Financiële beweegredenen gaan bepalend zijn en er gaan prikkels ontstaan die leiden tot alliantievorming en het aanbieden van diensten die het bedrijf de meest waarde opleveren. En dat is niet altijd wenselijk op een platform waar alle mobiliteitsdiensten die uiteindelijk via een MaaS-app worden aangeboden, met elkaar verknoopt zijn.

Het gehele mobiliteitssysteem kan worden onderverdeeld in drie lagen (zie ook figuur):

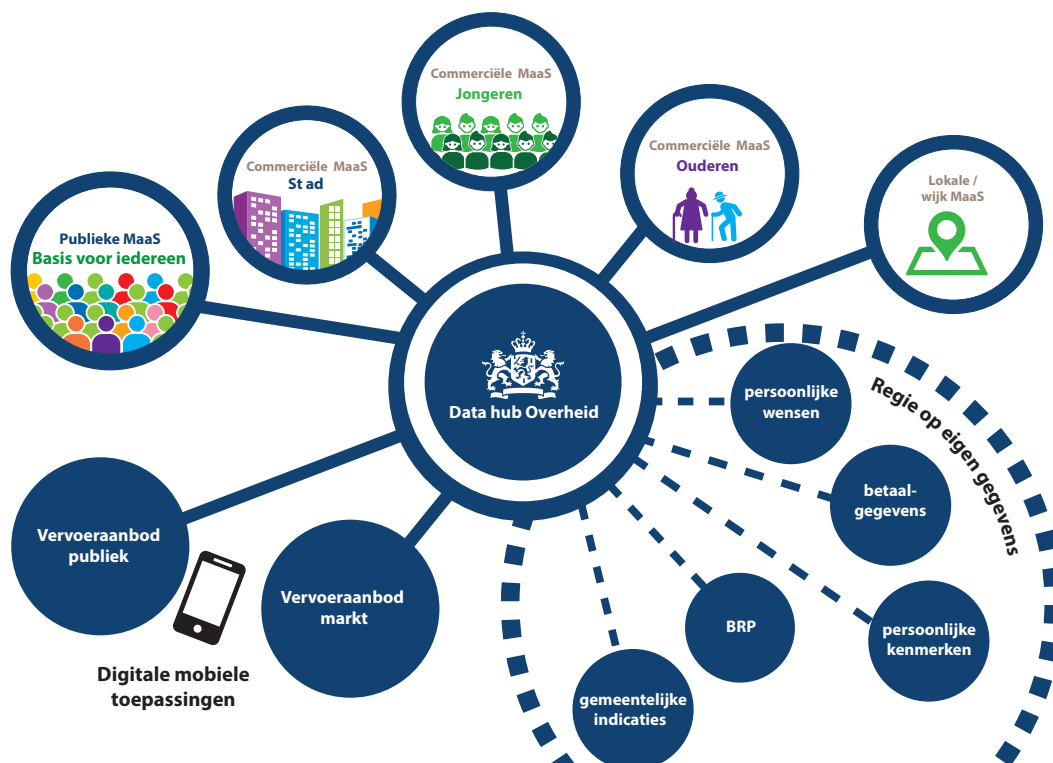
1. Infrastructuur en ruimtelijke ordening

2. Vervoersdiensten
3. MaaS-diensten



Deze lagen hebben veel invloed op elkaar. Hoe je een ruimte inricht (infra en RO) is bepalend voor de vervoersdiensten die nodig en mogelijk zijn en dat is vervolgens weer de basis voor MaaS-diensten die aangeboden kunnen worden. Maar mobiliteitsgedrag en -keuzes hebben vervolgens ook weer invloed op vervoersdiensten die worden gevraagd en daarmee uiteindelijk ook weer op de manier waarop we onze ruimte inrichten. Kortom, als je maatschappelijke doelen en belangen wilt bewaken voor de toekomst, moet je daar in het heden op regisseren.

Een MaaS-platform is de digitale hub waar alle datastromen vanuit (vervoer)diensten samenkomen voordat deze data via een app (of ander kanaal) naar de gebruiker ontsloten worden. Andersom lopen ook alle datastromen van de gebruikers naar de aanbieders via het platform (zoals persoonlijke voorkeuren, boekingen en betalingen). Hiermee is het MaaS-platform, de centrale hub, van invloed op de toegang van aanbieders tot potentiële gebruikers (zie figuur).



MaaS-dienstverlening is een interessante ontwikkeling die vraag en aanbod niet alleen kan afstemmen op de individuele behoeften, maar ook op de maatschappelijke belangen. Er zijn te veel publieke belangen en investeringen met MaaS gemoeid om niet zelf als overheid aan het roer te zitten. Zonder regie van de overheid zijn financiële beweegredenen bepalend. Welke diensten leveren het bedrijf de meeste waarde op? In de Verenigde Staten zijn verschillende allianties ontstaan van mobiliteitsaanbieders met aan de basis taxi-systemen. Deze allianties zijn druk bezig met uitbreiden van de macht binnen de verticale kolom in de eerdergenoemde lagen van het mobiliteitsstelsel. Kijk bijvoorbeeld naar Uber die naast taxiplatform inmiddels ook deelfietsen en deelsteps aanbiedt, OV-reisinformatie biedt, bedrijfsvervoer organiseert en bezig is met toekomstig vervoer via de lucht. Wij willen deze enkelzijdige machtsontwikkeling in Nederland voorkomen. De markt mag niet ons infra- en mobiliteitsbeleid gaan bepalen.

Een prominenter overheidsrol in de regie op MaaS

Zoals gezegd is de eerste stap het ontwikkelen van een publiek georganiseerd MaaS-platform, zonder commerciële invloeden en in publiek bezit. De overheid voert vanuit dit eigen platform regie over wie er mogen en moeten aansluiten, welke voorwaarden hiervoor gelden en hoe we de data delen en ontsluiten. In het publieke platform geldt geen exclusiviteit en is alliantievorming uit den boze. Tegelijkertijd biedt dit een basis voor de overheid om aanbieders van vervoerdiensten te stimuleren en/of te dwingen op dit platform aan te sluiten. Zo kunnen vervoerders via concessies verplicht worden om mee te werken en deelmobiliteitsaanbieders via vergunningen/APV's.

Naast het commerciële aanbod van apps moet er ook een publieke MaaS-app komen die het volledige aanbod in het platform ontsluit naar de gebruikers. Dit komt de keuzevrijheid en prijsstelling ten goede. Als overheid hoef je geen creatieve deals of aanbod te organiseren voor een specifieke doelgroep, dat kun je aan de markt overlaten. Zo zou er naast een publieke app ook specifieke MaaS diensten kunnen ontstaan gericht op specifieke doelgroepen of voor specifieke gebieden / steden. Elke marktpartij kan hier op zijn eigen manier een draai aan geven. Dat geldt niet voor het waarborgen van het basisaanbod (compleet aanbod, tegen standaardtarieven en voor iedereen), want dat zorgt ervoor dat je als overheid zelf grip blijft houden op het aanbod richting de klanten. Bovendien kunnen commerciële MaaS-aanbieders dan altijd vergeleken worden met de basis. Transparant voor de klant en het houdt marktpartijen scherp. De publieke MaaS-app houdt rekening met alle doelgroepen en besteedt daarbij aandacht aan maatschappelijke doelen zoals gebruikersvriendelijkheid voor ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking.

Het aanbod binnen het MaaS-platform is tegelijkertijd beschikbaar voor marktpartijen. Zo kunnen zij apps bouwen en afspraken met aanbieders maken voor geïntegreerde abonnementen of bundels. Naar verwachting richten marktpartijen zich in eerste instantie op doelgroepen waar het meeste geld valt te verdienen (bijvoorbeeld jonge mensen in de stad) met een eigen propositie en look&feel van de app.

Hoe men het in Wenen aanpakt:

Recent is nog door zowel de EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) in een position paper en door de UITP (International Association of Public Transport) in een policy brief aandacht gevraagd voor het belang dat de rol van data integrator word ingevuld door een neutrale onafhankelijke partij. De overheid kan als neutrale partij deze rol vervullen vanuit maatschappelijke belangen. In het Oostenrijkse Wenen heeft men de afgelopen jaren grote stappen gezet in de ontwikkeling van MaaS waarin de overheid een centrale rol speelt. Om lessen en ervaringen vanuit Wenen te horen hebben we als Forseti – Mobycon een studiereis naar Wenen georganiseerd waar zo'n 15 Nederlandse overheden mee naartoe zijn geweest.

De stad Wenen heeft vanuit haar beleid op duurzame mobiliteit het initiatief genomen om zelf het data integratieplatform te ontwikkelen. Daarnaast bieden ze met de WienMobiel app MaaS diensten aan aan inwoners en bezoekers van de stad en regio Wenen. Het is een bewuste keuze dit zelf als overheid te doen en daarmee te borgen dat publieke doelen en niet commerciële doelen worden gediend. Het continue beleid van de stad om duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren is succesvol. In 1993 was het aandeel lopen, fiets en ov al 60% en is gegroeid naar 73% in 2016 en naar verwachting zal dit 80% zijn in 2025. Ook vanuit de regionale vervoerautoriteiten (Verkehrsverbunden) heeft men de laatste jaren gebouwd aan een landelijk gestandaardiseerd data informatie platform voor lokaal, regionaal en bovenregionaal verkeer en vervoer met daarin zowel dienstregelingsinformatie als real-time data. Deze informatie wordt ook weer gebruikt door onder andere de WienMobiel app. Daarmee ligt de regie op het mobiliteitsbeleid volledig bij de Oostenrijkse overheden en niet bij commerciële MaaS-aanbieders.

Wie zijn er aan zet of kunnen in stelling worden gebracht?

Onze stellingname gaat behoorlijk dwars in tegen de gedecentraliseerde organisatie van mobiliteit die we in Nederland kennen. Het druist in tegen de opvattingen over de kracht van marktwerking als oplossing om maatschappelijke dienstverlening beter en efficiënter te organiseren. Toch is het onze stellige overtuiging dat een publieke organisatie moet ontstaan die krachtig en bedrijfsmatig gestuurd werkt aan een publiek platform en app(s). Wij zien daarin een taak voor het Rijk en (samenwerkende) OV-autoriteiten om de krachten te bundelen. We moeten inzien dat deze ontwikkeling niet houdbaar is in indirecte sturing via subsidiering en contractering. Hebben we het lef om ook echt de operationele regie te pakken in plaats van ongewenste commerciële gedragingen steeds achteraf te repareren?!

Wij gaan hierover graag het debat aan om Nederland voor iedereen leefbaar, bereikbaar, gelukkig en gezond te houden! Alleen op deze manier kan MaaS helpen onze maatschappelijke doelen te realiseren.

Augustus 2019

Rik van der Graaf (Mobycon) en Jacky Lodewijks (Forseti)