

MaaS 1.0 is dood, lang leve MaaS 2.0

Mobility-as-a-Service, MaaS, is bepaald geen nieuwe belofte. Sterker nog, de oorspronkelijke technologie- en winstgedreven vorm, MaaS 1.0, is alweer dood en begraven, aldus de auteurs Marjolein Heezen en Nico Larco van TNO. Zij richten de blik dan ook vooruit en bespreken de kansen van MaaS 2.0, ook wel Public Mobility genoemd.



Met MaaS 1.0 doelen we in retrospectief op het concept zoals dat van 1996 tot pakweg 2020 gangbaar was. We hebben het dan over die technologie-gedreven innovatiekansen, beloften van winstgevendheid, een grotere rol voor private partijen – en vooral ook het idee dat met de ontwikkeling van een geïntegreerde app er héél veel problemen in het mobiliteitssysteem op te lossen zouden zijn.

MaaS 1.0 worstelde echter met de realiteit dat mobiliteitsdienstverleners een ecosysteem nodig hebben, niet alleen een app. Zo'n ecosysteem creëren was ingewikkelder dan gedacht. Ook viel de beloofde winstgevendheid tegen: de transportsector heeft nu eenmaal lage marges. Verder was er een discrepantie tussen de realiteit van MaaS in de markt en de strategische doelen waaraan MaaS zou moeten bijdragen.

MaaS 1.0 worstelde met de realiteit dat mobiliteitsdienstverleners een ecosysteem nodig hebben, niet alleen een app.

Van MaaS 1.0 naar Public Mobility

Met die tegenslagen verdween het gehypte MaaS 1.0 langzaam naar de achtergrond, tot het rond 2020 echt over was. In plaats van MaaS werd (en wordt) er gesproken over mobiliteitshubs, over autovrije steden, over

de 15-minutenstad. Maar was het concept van Mobility-as-a-Service daarmee echt weg? Voor ontwikkelingen als die autovrije stad geldt dat er nog altijd een mate van integratie tussen modaliteiten en systemen nodig is. Dat er afspraken moeten komen met een verscheidenheid aan stakeholders in het ecosysteem. Ook moet er worden nagedacht over de businesscase, over de eindgebruikers en wie welke rol pakt. Dan kom je alsnog uit bij een MaaS-achtig concept. Niet een tech-push, niet enkel focus op winstgevendheid, en geen beloften over dé app die alles zal veranderen. Wel een MaaS 2.0, gericht op het faciliteren van het mobiliteitsecosysteem richting maatschappelijke doelen.

Dit MaaS 2.0 noemen we ook wel *Public Mobility*. Het stelt de gebruiker centraal, heeft multimodaliteit en duurzaamheid als uitgangspunt, en richt zich vanuit verschillende partijen – publiek en privaat – op slim mobiliteitsmanagement.

Dat staat voor meer dan het organiseren van de beschikbaarheid en aanwezigheid van modaliteiten en mobiliteitsdiensten. Het gaat ook over afstemming vinden tussen belangrijke stakeholders in de publieke en private sector, afspraken maken in het ecosysteem, de fysieke infrastructuur bouwen (waaronder laadinfrastructuur en parkeerplekken!), en het eens zien te worden over businessmodellen, regulering, standaarden en de digitale interface. Als deze elementen goed geregeld worden kan MaaS, in de nieuwe jas van Public Mobility, eindelijk toegevoegde waarde leveren.

Als deze elementen goed geregeld worden kan MaaS, in de nieuwe jas van Public Mobility, eindelijk toegevoegde waarde leveren.

Vijf goede redenen

Verschillende regio's zijn ook al druk bezig met dit nieuwe model. Als TNO hebben we eerder dit jaar **een studie gedaan naar MaaS 2.0 of Public Mobility**. Op basis van deskresearch en interviews met vertegenwoordigers van verschillende initiatieven in de VS, Canada en Europa hebben we vijf (typen) redenen geïdentificeerd waarom betrokken partijen, ook na de gebroken beloften van MaaS 1.0, hun schouder onder Public Mobility zetten. Een belangrijke is dat steden en vervoersbedrijven Public Mobility zien als **1)** een middel om autobezit, congestie en emissies te verminderen, en om duurzaamheid en toegankelijkheid te bevorderen. Er is **2)** winstgevendheid als motivatie, hoewel de betrokkenen begrijpen dat dit geen gemakkelijke opgave is. Dan is er het gegeven dat **3)** Public Mobility kan helpen de gaten in het huidige ov-netwerk te vullen, zoals beschikbaarheid, frequentie en *first* en *last mile*-transport. Er is **4)** een wens om het aanbod van deelmobiliteit te kunnen beheren en sturen. En als laatste is **5)** het kunnen vormgeven van en sturen op het totale mobiliteitssysteem, inclusief afspraken en standaarden, een reden om aan Public Mobility te werken.

Succesfactoren

Zoveel redenen er zijn om eraan te beginnen, zoveel manieren ook om het ecosysteem van Public Mobility vorm te geven. Er zijn natuurlijk tal van lokale en contextuele factoren die de vorm bepalen – en de kans op succes vergroten of juist verkleinen. Toch hebben we in onze studie onder steden en vervoerspartijen die een Public Mobility-ecosysteem optuigen en operationaliseren, enkele succesfactoren kunnen identificeren. We noemen de belangrijkste:

- **Een gevoel van urgentie** om regie te pakken op dit thema, gedreven door een wens om een bijdrage aan de maatschappij te waarborgen en momentum in het ecosysteem.
- **De aanwezigheid van mobiliteitsdienstverleners**, zoals deelscooteraanbieders.

- Een duidelijk **beeld van de karakteristieken en schaal van de markt**. De schaal, demografie en politieke context bepalen namelijk in sterke mate de te volgen Public Mobility-strategie.
- Het begrip dat een zekere mate van **winstgevendheid** voor de mobiliteitsdienstverleners een **voorwaarde** is. Daarbij hoort een afsprakenkader dat past bij het duurzaam in stand houden van deze markt.
- De aanwezigheid van **subsidies** vanuit (lokale) overheden om financiële zekerheid en stabiliteit te bieden, maar ook om de bijdrage aan sociale doelen af te dwingen.

Rollen

Dan de rollen in het nieuwe MaaS-systeem. Waar MaaS 1.0 technologieontwikkeling centraal stelde, stelt Public Mobility de ontwikkeling van het ecosysteem centraal. Dit vraagt andere typen activiteiten en dus ook andere rollen van de betrokkenen. Zo is het ontwikkelen van vertrouwen onder partners, hoewel tijdsintensief, essentieel in het bouwen van een ecosysteem. Het succes van een Public Mobility-ecosysteem is immers afhankelijk van de samenwerking tussen alle publieke én private partijen.

Een van de belangrijkste rollen van overheden is dat zij kunnen helpen potentiële barrières weg te nemen – en de weg te plaveien voor een succesvolle implementatie van het ecosysteem. Denk hierbij aan *operationele* zaken als prijsmechanismen opstellen, afspraken maken over rollen en verantwoordelijkheden, maar ook aan *infrastructurele* punten, zoals hubs, parkeerplekken en laadfaciliteiten. Andere inspanningen betreffen technische functionaliteit, leiderschap en visie, businessmodellen, het vergroten van het aantal ov-reizigers, en evaluatie en sturing in het Public Mobility-ecosysteem.

Een van de belangrijkste rollen van overheden is dat zij kunnen helpen potentiële barrières weg te nemen – en de weg te plaveien voor een succesvolle implementatie van het ecosysteem.

Systeemgericht

Waar veel mobiliteitsinnovaties zich focussen op één enkele modaliteit of locatie, is Public Mobility systeemgericht. Dat is niet gemakkelijk, maar het is mogelijk. Een goed voorbeeld dat we tot slot willen aanstippen, is dat van Parijs bij de afgelopen Olympische Spelen. De stad, tezamen met een breed ecosysteem aan partners, zette stevig in op een mobiliteitsaanpak waarin fietsen en wandelen, duurzaamheid, naadloze aansluiting met ov en deelmobiliteit, en het sterk ontmoedigen van auto's centraal stond. Er werden speciale mobiliteitshubs gecreëerd, reizigers konden gedetailleerd en real-time hun reis plannen met digitale platforms, ieder event had zijn eigen mobiliteitsstrategie, er werd in 15% meer ov dan normaal voorzien, er waren extra fietspaden en fietsparkeerplekken gerealiseerd, en er was een shuttledienst om de Olympisch atleten vanuit het atletendorp naar de wedstrijdlocaties te brengen.

Niet alleen kreeg Parijs dit voor elkaar, maar het Public Mobility-ecosysteem voldeed ook nog eens aan de verwachtingen. Natuurlijk had de stad het momentum van een wereldevent mee, maar het moet toch maar allemaal lukken. Door de nadruk te leggen op samenwerking tussen publieke en private partijen, verschillende modaliteiten te integreren en een ecosysteem te creëren dat maatschappelijke doelen ondersteunt, heeft Parijs laten zien hoe een stad effectief kan inspelen op de mobiliteitsbehoeften van haar inwoners en bezoekers. Het voorbeeld benadrukt bovendien het belang van een holistische systeembenadering van mobiliteit.

Misschien nog interessanter is dat Parijs heeft laten zien dat MaaS als zodanig niet dood is, maar veranderd. Public Mobility biedt als MaaS 2.0 een toekomst voor stedelijke mobiliteit, gericht op een duurzame en

inclusieve samenleving. En vooral ook: het model heeft laten zien te kunnen leveren. MaaS lijkt daarmee eindelijk de hype voorbij.

De auteurs

Ir. Marjolein Heezen is consultant Urban Innovation and Mobility bij TNO.

Prof. Nico Larco is strategisch adviseur bij TNO en hoogleraar aan de Universiteit van Oregon.