

MOBILITY AS A SERVICE

EEN NIEUW MOBILITEITS-MODEL MET DATA ALS GRONDSTOF

Het stijgend gebruik van persoonlijke vervoersmiddelen tijdens de laatste decennia, in combinatie met de groeiende vraag voor minder gemotoriseerd verkeer in stadscentra, maakt dat het mobiliteitsvraagstuk op dit moment geen pasklare oplossing heeft.

De focus op 'koning auto' zal verschuiven naar alternatieve vervoersopties. Maar hoe kunnen we ervoor zorgen dat het gebruik van deze alternatieve vervoersopties, vaak ingericht door verschillende aanbieders met elk hun eigen (software) platformen, het gemak en de autonomie van een auto kunnen evenaren?

Om hier een antwoord op te bieden zetten steeds meer bedrijven en overheden in op het ontwikkelen van omvattende 'MaaS'-

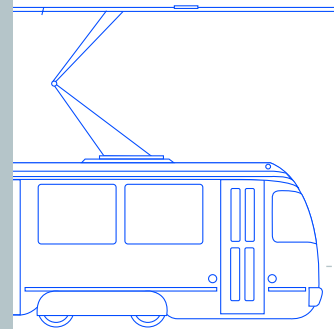
oplossingen. Ook benieuwd naar wat dit inhoudt? Lees dan deze brAlnfood!

Kenniscentrum Data & Maatschappij (2021). *Mobility as a Service: een nieuw mobiliteitsmodel met data als grondstof*. brAlnfood van het Kenniscentrum Data & Maatschappij. Brussel: Kenniscentrum Data & Maatschappij.

Deze brAlnfood is beschikbaar onder een CC by 4.0 licentie.



brAlnfood van het Kenniscentrum Data & Maatschappij

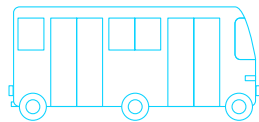


WAT IS MAAS?



MaaS is de **integratie** van verschillende vormen van vervoersdiensten (zowel publiek als privaat) in **één enkele mobiliteitsdienst** waarvan het aanbod verloopt via een digitaal platform (een app). Het omvat **één enkel betaalkanaal** in plaats van meerdere ticket- en betalingsoperaties, en clustert een **combinatie van diensten**: advies, informatie, ticketing, betaling en verplaatsing. De MaaS-operator vormt de brug tussen de mobiliteitsvraag (reiziger) en het mobiliteitsaanbod (de vervoerders).

WAT ZIJN DE VOOR-/NADELEN?



MaaS biedt een nieuwe manier van mobiliteit, die veel **voordelen** met zich meebrengt:

- Het biedt gebruikers meer **flexibiliteit en gemak**: met één dienst kan je van A naar B, ook al gebruik je diverse mobiliteitsdiensten.
- Doordat je zelf **geen eigenaar** bent, maar huurder, hoef je je niet te bekommeren om reparaties, verzekeringen, of andere extra kosten.
- Met MaaS worden de verschillende mobiliteitsopties op een **efficiëntere** manier gebruikt: minder auto's per inwoner en zo ook minder parkeerplaatsen, minder file, minder wegonderhoud, minder ongelukken, ...
- MaaS is een **duurzame oplossing** voor steden en gebruikers, omdat het de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen van het transportsysteem sterk kan verminderen.

CONCLUSIE



Mobility as a service is een **revolutionair concept**, maar net als veel andere innovaties (denk maar aan zelfrijdende wagens) wordt de **realisatie afgeremd** door de realiteit van onze complexe samenleving. In ons land is bijvoorbeeld het mobiliteitsbeleid niet uitsluitend federaal gecoördineerd, maar ook de regio's, de lokale besturen en het Europese niveau hebben hierop inspraak. Omdat de puzzelstukken verdeeld zijn over verschillende stakeholders, neemt het **regelgevend proces** heel wat tijd in beslag.

Hieronder enkele **voorbeelden** van MaaS-toepassingen:

- **Whim** combineert alle vervoersmiddelen in één applicatie.
- **Olympus Mobility** is een business to business aanbieder en richt zich op ticketing en afhandeling van verschillende, vooraf bepaalde mogelijkheden waaruit werknemers kunnen kiezen.
- **Modalizy** biedt een systeem aan waarmee ondernemingen de mobiliteitsbehoeften van hun werknemers en het beheer van de verplaatsingskosten kunnen regelen.
- **Floya** groepeerde alle vervoersmogelijkheden in Brussel (de vier openbaar vervoersmaatschappijen, een taxidienst en meerdere diensten voor deelfietsen, -steps en -auto's,...)

Er zijn ook **obstakels** die de uitrol of het gebruik van MaaS in België kunnen bemoeilijken:

- Het **delen van gegevens** tussen de verschillende mobiliteitsdiensten en de integratie ervan in de (digitale) dienst is zowel op technisch vlak, als op vlak van privacy, geen gemakkelijk gegeven. Met wie worden al die gegevens gedeeld (coördinator van het platform, partners, ...)?
- Veel mobiliteitsdiensten richten zich op de individuele gebruiker, wat botst met het nastreven van 'collectief goed' van het openbaar vervoer. In MaaS moeten publieke en private spelers **samenwerken**.
- Door over te schakelen naar een MaaS-platform, riskeer je bepaalde **personen uit te sluiten**. Niet iedereen heeft een smartphone, maakt gebruik van mobiele data, of is vertrouwd met het gebruik van dergelijke platformen.
- De **overheidsstructuur** en de **bevoegdheidsverdeling** op vlak van mobiliteit bemoeilijken de ontwikkeling van regelgeving voor MaaS.

Desondanks beweegt er al veel bij bedrijven met mobiliteitsoplossingen. Overheden en MaaS-aanbieders hopen op een grootschalig gebruik, maar de groei van het aantal gebruikers van MaaS-platformen is volgens recente cijfers nog aan de lage kant. Om het concept echt te lanceren, zal men de **reizigers** over de streep moeten trekken.

