

Beleidssamenvatting

Een Mobility-as-a-Service pilot in het Paleiskwartier in 's-Hertogenbosch

Opgave

De afgelopen jaren is de belangstelling voor het concept Mobility as a Service (MaaS) enorm gegroeid, zowel in Nederland als in het buitenland. In een MaaS-platform worden verschillende mobiliteitsaanbieders geïntegreerd in één platform waarin ritten kunnen worden gepland, geboekt en betaald. Er zijn inmiddels wereldwijd vele tientallen pilots gestart, maar er is nog weinig kennis over de succes- en faalfactoren van daadwerkelijk gerealiseerde MaaS-pilots of projecten. In Nederland is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind 2020 gestart met de uitvoer van de eerste van zeven landelijke MaaS-pilots.

In dit project is een pilot uitgevoerd met een mobiliteitsdienst (Mobility as a Service, ofwel MaaS) in het Paleiskwartier in 's-Hertogenbosch. De pilot is uitgevoerd van december 2017 tot maart 2020 was onderdeel van het Innovatieprogramma Mobiele Stad (IMS) en het VerDuS-programma SURF (Pop Up-call).

Het hoofddoel van de pilot in het Paleiskwartier is te onderzoeken of MaaS een bijdrage kan leveren aan het verminderen van autogebruik en parkeerbewegingen in het Paleiskwartier. Hiermee zou MaaS kunnen bijdragen aan een vergroting van de stedelijke dichtheid en bereikbaarheid van het Paleiskwartier.

Uitvoering

Bij de MaaS pilot was sprake van een *triple helix* samenwerking (bedrijfsleven, overheid, kennisinstelling) zonder een directe opdrachtgever-opdrachtnemer relaties. Dit heeft geleid tot een nauwe samenwerking maar ook tot een beperkt budget voor de ontwikkeling en uitvoering van de pilot. De kosten van technische ontwikkeling en uitvoering van het MaaS-ecosysteem werd gedragen door Beamrz. De samenwerkingsvorm heeft mede geresulteerd in een lang ontwikkeltraject. De technische ontwikkeling van het MaaS-platform bleek veel complexer dan van tevoren gedacht en veel meer tijd te vragen. De duur van de ontwikkelfase is van 5 maanden naar bijna 2 jaar gegaan.

De technische doelen voor de MaaS-pilot zijn gerealiseerd. Er is een werkend MaaS Ecosysteem ontwikkeld en de doelen voor wat betreft mobiliteitsaanbieders (openbaar vervoer, fiets en autodelen en taxi) zijn grotendeels gerealiseerd. De eerste versie van de Beamrz app is 21 maart 2019 gelanceerd. Doorontwikkeling van de app heeft geduurd tot medio november 2019. Eind november 2019 is de pilot volledig van start gegaan en zijn verschillende marketingcampagnes uitgevoerd. Er zijn in het Paleiskwartier 3 locaties gerealiseerd met in totaal 6 deelfietsen en 6 deelauto's. In verband met corona (COVID-19) is besloten om de pilot voortijdig op 20 maart 2020 af te ronden.

Uitkomsten

Het gebruik van de Beamrz dienst door bewoners van het Paleiskwartier is behoorlijk **achtergebleven bij de verwachting**. Van de 198 mensen die in de Beamrz campagne interesse hebben getoond voor de app hebben 25 mensen de app daadwerkelijk gebruikt om autoritten te boeken. Opvallend is dat door bewoners geen ritten met deelfietsen, taxi of openbaar vervoer via de MaaS app zijn gemaakt.

In april 2020 is een nameting uitgevoerd onder geïnteresseerden en gebruikers van de Beamrz app (198 personen) en deelnemers van de oktober 2018 uitgevoerde nulmeting. De nameting onder geïnteresseerden/gebruikers laat zien dat **een aanzienlijk deel van de bewoners liever reist met eigen vervoer of OV en zal niet overwegen van een MaaS app gebruik te maken**. De resultaten van de pilot laten een groot verschil zien met de verwachting vooraf uit de nulmeting, waaruit bleek dat 5 tot 20% van de bewoners van het Paleiskwartier interesse heeft in gebruik van MaaS-diensten. In de nulmeting werd echter geen informatie gegeven over daadwerkelijke kenmerken van het platform (beschikbare vervoerwijzen, gebruiksgemak, prijsstelling etc.). Uit de nameting blijkt dat een deel van de geïnteresseerden de app niet heeft gebruikt, omdat ze een goed OV-alternatief hebben, de prijs van deelautoritten te hoog werd gevonden of de app niet goed werkte.

Conclusies en aanbevelingen

Een **nauwe samenwerking met lokale overheden** belangrijk is voor de implementatie van een MaaS-platform. Het gaat om regelgeving rond het gebruik van de publieke ruimte, parkeervergunningen voor deelauto's en bezwaarprocedures van omwonenden. Bij de implementatie van deelmobiliteit moet rekening gehouden worden met draagvlak en bezwaren van omwonenden voor het onttrekken van bestaande parkeervakken ten behoeve van parkeren voor deelauto's.

Uit de ontwikkeling van het MaaS platform zijn ook andere lessen getrokken.

Een eerste les is dat een multimodaal platform vraagt om een **onafhankelijke gezamenlijke datastandaard** (zoals de 'Transport Operator to Mobility Provider') om te voorkomen dat veelvuldig API's met individuele aanbieders moeten worden aangepast.

Een tweede les is dat het bij de implementatie van een MaaS-platform verstandig te **faseren zodat de complexiteit en kans op fouten wordt gereduceerd en beter inzicht in voorkeuren en vervoersbehoefte van gebruikers ontstaat**. In de IMS-pilot heeft de technische ontwikkeling van de MaaS-app grotendeels gelijktijdig plaats gevonden met doelgroepen onderzoek. Omdat de technische implementatie veel ingewikkelder bleek, ging daar vooral de aandacht naar uit, en minder naar het ontwikkelen van een propositie waar verschillende doelgroepen behoefte aan hebben. Aanbevolen wordt om voor een volgende pilot pas te starten als er een werkende MaaS-dienst beschikbaar is.

Uit de pilot is gebleken dat de **meerwaarde van integratie van bestaande apps/modaliteiten in één MaaS-platform niet vanzelfsprekend is voor bewoners**. De pilot onderstreept dat bewoners een goed werkende app met een concurrerende prijsstelling verwachten. Uit de nameting blijkt dat de kosten van deelauto's een belangrijke reden voor het niet gebruiken van de MaaS-app is. Ook nam het aantal boekingen van deelauto's toe nadat de kosten voor deelauto's tot onder de prijs van concurrenten werd gebracht. De betalingsbereidheid van bewoners zet hiermee het businessmodel voor MaaS onder druk. De ontwikkeling van een duurzaam business model is belangrijke succes- en faalfactor voor platformen voor deelmobiliteit en MaaS.

In de pilot in het Paleiskwartier is **geen significante reductie van autogebruik** door de introductie MaaS bereikt. Hiervoor was het uiteindelijke looptijd (4 maanden) te kort en het aantal gebruikers (25 personen) te klein. De vraag is ook of alleen de introductie van een MaaS-platform een significante gedragsverandering en reductie van autogebruik of autobezit teweeg kan brengen. Bewoners van het Paleiskwartier die interesse in een MaaS-systeem hebben getoond, zijn al bekend met en maken veelal al gebruik van openbaar vervoer, fiets en deelautosystemen.

In Nederland neemt de aandacht voor deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen met een lage parkeernorm toe. Bewoners van dergelijke nieuwbouwlocaties kiezen bewust voor een woonomgeving met beperkte of geen parkeermogelijkheden, en een MaaS-platform faciliteert het wonen en reizen zonder eigen autobezit. Vervolgonderzoek zou moeten uitwijzen of een MaaS-dienst in deze gebieden een bijdrage kan leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid van stedelijke gebieden.



Figuur 1: Deelauto's met parkeerplek voor vergunningshouders in het Paleiskwartier

Uitvoering

Looptijd: December 2017-Maart 2020

Projectleider: prof. dr. Karst Geurs (k.t.geurs@utwente.nl)

Onderzoekers: dr. Tiago Fioreze, dr. Tom Thomas

Partners: De pilot in het Paleiskwartier is uitgevoerd in door Beamrz, de Universiteit Twente en &Morgen, in opdracht van de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente 's-Hertogenbosch.

Financiering: het project is mede mogelijk gemaakt door financiering vanuit het Innovatieprogramma Mobiele Stad, een subsidie van NWO (VerduS PopUp) en een opdracht van de Provincie Noord-Brabant ten behoeve van de inzet van het Brabant Mobiliteitsnetwerk.

Meer informatie: <http://www.mobiele-stad.nl/>

Rapportage: <http://www.mobiele-stad.nl/publicaties/maas-paleiskwartier-den-bosch/>