

“We zijn gewend dat we eigenaar zijn van onze vervoersmiddelen. Mobility as a Service gooit dit om: je bent geen eigenaar meer, maar je krijgt een vervoersdienst aangeboden”, zegt Laurens Lapré, Thought Leader Smart Mobility in de sector Transport, Post en Logistiek bij CGI. Lapré houdt zich al jaren bezig met verkeer en vervoer. Hij ontwikkelde diverse intelligente mobiliteitsdiensten en deelt zijn kennis onder meer als gastspreker aan Nyenrode. MaaS, zoals Mobility as a Service wordt afgekort, staat steeds meer in de belangstelling bij overheden en bedrijven. Het kan een oplossing bieden voor urgente maatschappelijke vraagstukken, zoals de bereikbaarheid van steden en de luchtkwaliteit.

Lapré legt uit hoe MaaS werkt: “Je geeft in een MaaS-app aan waar je naartoe wilt en het systeem berekent de optimale route en het beste vervoersmiddel om daar te komen. Alles wordt integraal afgehandeld. Ga je met de bus, dan staat het e-ticket voor je klaar in de app. Moet je ergens heen waar je alleen met een auto kunt komen, dan staat er op een aangewezen plek een auto op je te wachten die je ontsluit met de app. Onderweg wordt de optimale route berekend. De verrekening van alle kosten gaat ook via de app.” Dankzij MaaS kunnen we veel efficiënter met vervoer omgaan, vertelt Lapré. “Nu staan auto’s het grootste deel van de dag stil. Kijk naar parkeergarages bij kantoren of de enorme parkeerterreinen bij vliegvelden. Daar kun je veel meer mee doen.” Hij filosofeert: “Delen van Rotterdam The Hague Airport zijn lastig bereikbaar met het openbaar vervoer. Stel, ik parkeer daar en terwijl ik op reis ben wordt mijn auto gebruikt om mensen van en naar het vliegveld te brengen. Als ik terugkom, staat mijn auto op dezelfde plek, hij is schoongemaakt en heeft een onderhoudsbeurt gehad.”

Grootschalig organiseren

De voordelen van MaaS lijken evident, maar er is veel voor nodig om het goed te laten werken, vertelt Lapré. Allereerst de techniek, want om alle vormen van vervoer in één app onder te brengen is aan de achterkant veel werk te doen. “Er gaan ontzettend veel data heen en weer om in die app alles te doen wat je wilt, zoals navigeren, afrekenen met aanbieders als de NS en de taxicentrale. Afspraken over verzekeringen, bijtelling en vergoedingen moeten op een gebruikersvriendelijke manier in het systeem worden vertaald.” Technisch gezien is het zeker mogelijk, zegt Lapré. “Op een aantal plekken bestaan al diensten die hierop lijken, maar die zijn vaak nog lokaal of

De verschuiving van bezit naar gebruik zet door. Wie koopt er nog dvd’s en cd’s als je op Netflix en Spotify alles kunt zien en beluisteren? Hetzelfde is mogelijk met vervoer. Want waarom zou je een auto bezitten als je vervoer als totaalpakket kunt afnemen? Dat is Mobility as a Service.

Alle vervoer in

één app

gericht op een beperkt aantal vervoersmiddelen. Zoals auto’s delen of het combineren van trein en ov-fiets. Om het echt succesvol te maken, moet je het grootschalig gaan organiseren.” Hij noemt het daarom hoopvol dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dit najaar begint met een zevental grote regionale pilots, waarin diverse onderdelen van MaaS worden beproefd. Onder meer op de Amsterdamse Zuidas en bij Rotterdam The Hague Airport. “De pilots worden zo ingericht dat ze snel landelijk opschaalbaar zijn. Op die manier kan MaaS in Nederland echt van de grond komen.”

Privacy is cruciaal

Veel mensen zijn verknocht aan hun eigen auto. Hoe overtuig je hen om over te stappen op MaaS? “Een eerste

voorwaarde is dat het systeem vlekkeloos werkt. Het moet heel gebruiksvriendelijk zijn en echt integraal werken, met alle vervoersdiensten en op alle locaties”, zegt Lapré. Daarna is het zaak om mensen te motiveren om mee te doen. Daar is veel ervaring mee opgedaan, onder meer in diverse spitsmijdenprojecten waar CGI aan deelnam. “Gamification blijkt een belangrijk middel: door het leuk en uitdagend te maken, doen mensen graag mee.” Hij vertelt over een project in Utrecht (zie kader) waarin forenzen die de fiets in plaats van de auto pakten punten konden verdienen. “Er ontstond competitie tussen verschillende groepen fietsers die zoveel mogelijk punten wilden verzamelen. Langs hun fietsroute lag een kinderziekenhuis, waar ze de verzamelde punten aan hebben gedoneerd.” Een andere voorwaarde: privacy. Voor MaaS

zijn veel data nodig en mensen zullen het pas willen gebruiken als hun privacy gewaarborgd is. Lapré noemt privacy en security dan ook cruciale randvoorwaarden voor MaaS. “Je ziet in de oplossingen die ontwikkeld worden dat privacy en security vanaf het begin ingebakken zitten. Je legt eerst de kaders vast waarbinnen je dingen met data kunt doen. Dan pas komt de functionaliteit.”

Het zijn stevige voorwaarden waar MaaS aan moet voldoen. Lapré besluit: “Er is voldoende kennis en expertise om dit te doen slagen, dus ik ben positief. Bovendien willen overheid en bedrijfsleven mobiliteit echt anders vormgeven. Ik verwacht daarom dat de pilots die dit najaar starten MaaS een grote impuls geven.”

Meer informatie

In Utrecht doneerden fietsers in het project Utrecht in Beweging hun gespaarde punten aan een goed doel: <http://utrecht.inbeweging.eu/nieuws>

De Amsterdamse Zuidas als Smart Mobility Living Lab: https://www.verkeersnet.nl/smart-mobility/24118/amsterdam-is-alsvast-bezig-files-toekomst/#_blank

De opbrengst van de marktconsultatie door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de MaaS-pilots die dit najaar starten: <https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1105/maas-regional-pilots/files/16730/opbrengst-marktconsultatie-maaspilots-pdf>

Laurens Lapré, Thought Leader Smart Mobility in de sector Transport, Post en Logistiek bij CGI.

