



De rol van de gemeente in MaaS

Overwegingen bij het bepalen van de rol van de gemeente in Mobility as a Service

Dit kennisblad is gebaseerd op de uitkomsten van de GNMI Themabijeenkomsten die hebben plaatsgevonden in november 2017 en februari 2018.

Maart 2018 (versie 1.0)

Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur

Inleiding

Overheden bereiden zich voor op Mobility as a Service (MaaS), of gaan hier al mee aan de slag. Maar wat is MaaS, welke kansen biedt MaaS, is er een rol weggelegd voor gemeenten en wat kunnen gemeenten dan bijdragen aan MaaS?

Beleidsadviseurs van gemeenten verspreid over het land hebben in het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) onder leiding van Integraal Sustainable Transitions hier een verkenning naar gedaan. We hebben in dit kennisblad de bevindingen van deze werksessies gebundeld.¹

Met dit document helpen gemeenten elkaar bij het positionering van de gemeente in MaaS en vervolgens beleid en acties te kunnen formuleren. Daarnaast biedt het GNMI Kennisblad andere overheden, marktpartijen en kennisinstellingen inzicht in wat belangrijk is voor gemeenten. We hopen dat dit deze partijen ook weer helpt om gemeenten beter te kunnen betrekken bij de eigen beleids- en productontwikkeling voor MaaS.

Betrokkenheid

Het merendeel van de gemeenten die hebben deelgenomen aan de verkenning is al in meer of mindere mate bezig met het onderwerp MaaS of heeft hier plannen voor. Veelal bevinden gemeenten zich in de verkennende fase en het verschilt per gemeente of MaaS al is opgenomen in het mobiliteitsbeleid. Tegelijkertijd zijn er concrete voorbeelden van vervoersconcepten die al kenmerken vertonen van MaaS en waar gemeenten bij betrokken zijn. Gemeenten hebben dus beleidsmatig en in de uitvoering al te maken met MaaS. De verwachting is dat MaaS een grote vlucht gaat nemen en als onderwerp vaker op de gemeentelijke agenda zal verschijnen.

Visie

In de rondgang onder de gemeenten blijkt dat op beleidsniveau bij gemeenten veel kennis is over het onderwerp en allerlei ideeën leven over wat MaaS in kan houden. Een greep uit de kenmerken van MaaS die worden genoemd:

- Mobiliteit in de vorm van een abonnement
- Van bezit naar gebruik
- Integraal plannen en boeken van deur tot deur
- Optimalisatie van de keten met aanbod van alle modaliteiten
- Afstemming product op klantvraag en doelgroepen
- Platform voor vraag en aanbod
- Onbezorgd en barrière vrij reizen en toegang met één kaart
- Reisinformatie met real-time bijsturing

Tijdens de bespreking met de gemeenten wordt duidelijk dat onderdelen van MaaS in de praktijk al bestaan, maar dat het nog geen geheel vormt. MaaS staat of valt bij de samenwerking tussen de verantwoordelijke

¹ Wanneer in dit document wordt gesproken over inbreng van deelnemers of gemeenten is niet altijd de letterlijke bewoording overgenomen. Het vertegenwoordigt ook niet per definitie een bestuurlijk standpunt. Daarnaast sluiten opsommingen andere punten niet uit. De lijst van deelnemende gemeenten is te vinden op pagina 6.

partijen. Immers, niemand is echt 'eigenaar' van MaaS en alle partijen hebben elkaar nodig. Daarbij zullen de onderdelen die samen MaaS vormen elkaar continue beïnvloeden en speelt de interactie met de gebruiker een grote rol.

Impact

Als de deelnemers kijken naar wat MaaS kan betekenen voor de maatschappij denken zij onder meer aan de volgende mogelijke effecten:

- Betere bereikbaarheid van buitengebieden en afname van vervoersarmoede individuen
- Betere invulling van de 'last mile'
- Meer sociale cohesie door de deeleconomie en toename samen reizen
- Mogelijkheden voor combinaties met logistiek en pakketdiensten
- Meer mogelijkheden voor maatwerkoplossingen voor personen en doelgroepen
- Betalen voor gebruik in plaats van bezit
- Efficiënter gebruik van voertuigen en infrastructuur
- Minder parkeerplaatsen waardoor kleinere claim op de openbare ruimte ontstaat
- Afname van de CO2-uitstoot en verbetering van de luchtkwaliteit
- Betere mogelijkheden voor de regulering van vervoersstromen voor een beter leefklimaat
- Toename claim op de openbare ruimte door locaties waar deelvoertuigen staan
- Toename discussie over de bescherming van gegevens van gebruikers

Verantwoordelijkheden

De gemeente heeft een belangrijke taak in de lokale mobiliteit. Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor weginfrastructuur. Niet alleen voor de voetganger, de fiets en de auto, maar ook voor veel infrastructurele voorzieningen voor het regionale openbaar vervoer. Daarnaast is de gemeente beheerder van de openbare ruimte en samen met andere overheden verantwoordelijk voor het ruimtelijk beleid. De aanbesteding van het doelgroepenvervoer is in de meeste gevallen een verantwoordelijkheid van (samenwerkende) gemeenten en ook op het gebied van milieu en veel andere thema's zijn er raakvlakken met het verkeer- en vervoerbeleid. De vraag gaat dan dus eigenlijk niet over óf gemeenten een rol hebben in MaaS, maar over wélke rol en hoe de gemeente zich positioneert ten aanzien van welk onderdeel van MaaS.

Vraagstukken

Om de eigen rol te kunnen bepalen is het goed om de context en vraagstukken die daarbij horen in beeld te brengen. Het gaat met name om dilemma's op het raakvlak tussen overheid, markt en gebruiker:

- Spanning tussen vraag naar actie op korte termijn en strategische inzet op lange termijn
- Technische, juridische en organisatorisch complexe omgeving waar veel partijen een deel van het totaal beheren
- Verhouding tussen wensen van de gebruiker, bedrijfsbelangen en maatschappelijke doelen
- Bescherming van de privacy versus de meerwaarde van reisgegevens om het product en het mobiliteitsbeleid te verbeteren
- De mate waarin de overheid zich zou moeten mengen in de ordening van de markt: garantie van minimumaanbod voor doelgroepen, gebieden of modaliteiten; toegankelijkheidseisen en kwaliteitsgaranties
- Overheid als kader stellend en faciliterend of ook partij in de uitvoering? Of de overheid als regisseur?
- Zelflerende systemen en de beïnvloeding van keuzes van de gebruiker in het kader van maatschappelijk nut of bedrijfsbelangen versus de optimale vrijheid van de gebruiker
- Wie heeft verantwoordelijkheid voor het zorgdragen voor de toegankelijkheid van het vervoer, betaling, reisinformatie en planning?
- Zijn de rol van de overheid, de markt en de gebruiker niet afhankelijk van de context en daarmee wellicht verschillend per gebied?

Concrete stappen

Afhankelijk van de lokale maatschappelijke en politieke context en de praktische mogelijkheden kunnen gemeenten ten aanzien van MaaS:

- Kaders stellen en stimuleringsmaatregelen opstellen zodat maatschappelijke belangen worden gediend in MaaS
- Potentiële voordelen van MaaS tot uiting laten komen en er voor zorgen dat een zo breed mogelijke doelgroep wordt bediend
- Afstemmen en samenwerken met andere overheden op regionale en nationale schaal, maar ook met overheden in buurlanden
- Ruimte creëren voor experimenten met onconventionele vormen van vervoer
- Barrières wegnemen en faciliteiten bieden voor kleinschalige initiatieven met lokale partijen
- Plekken aanwijzen voor deelauto's en deelfietsen
- P&R-locaties en fietsparkeervoorzieningen uitbreiden
- Geaggregeerde data van reisbewegingen inzetten voor beter mobiliteitsbeleid
- De regierol nemen richting aanbieders en vervoerders
- Helpen bij het wegwijs maken van gebruikers
- Kennis delen met andere overheden en partners over MaaS-pilots

Overwegingen

De deelnemers aan de werksessies geven elkaar de volgende overwegingen mee bij de zoektocht naar de rol van de gemeente in MaaS:

- Inventariseer welke onderdelen er al zijn en wat de gemeente al doet en bepaal wat je doelen
- Stel een organisatorisch kader op
- Werk samen met andere gemeenten en met andere overheden en partijen, bijvoorbeeld de zorg- en onderwijssector
- Let op dat MaaS zich in grote mate autonoom ontwikkelt
- Koppel de inzet van de gemeente aan de lokale identiteit
- Formuleer waar gemeenten de Rijksoverheid en andere partijen nodig hebben: een experimenteerwet?
- Kijk naar voorbeelden uit het buitenland: het mobility café in Londen bijvoorbeeld
- Leg de verbinding met logistics as a service
- Begin op wijkniveau, de buurteconomie is belangrijk
- Draag er aan bij dat MaaS toegankelijk is voor iedereen
- Verken de mogelijkheden om het doelgroepenvervoer in te brengen bij MaaS
- Gebruik geaggregeerde verkeersdata uit MaaS voor beter mobiliteitsbeleid
- Probeer samen met andere overheden de financiering en organisatie van mobiliteit te ontschotten
- Zet de gemeente in als launching customer voor bijvoorbeeld deelauto's of medegebruik van (fiets)parkeerplaatsen bij overheidsgebouwen
- Denk mee met de OV-autoriteit over het slim vormgeven van de openbaarvervoerconcessies
- Leg verbinding tussen het fysiek domein, het sociaal domein en de andere sectoren
- Zet kleine of tijdelijke pilots op voor MaaS, bijvoorbeeld bij een evenement
- Betrek de gemeentelijke politiek bij de ontwikkelingen van MaaS en de mogelijkheden voor de gemeente

Kennisnetwerk voor gemeenten

Een terugkerend punt dat door de gemeenten wordt ingebracht is dat kennis bewaard blijft en gedeeld kan worden met elkaar. In het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur is een platform actief waar gemeenten onderling hun ervaringen delen met MaaS. In het GNMI Netwerk MaaS is bewust plaats ingeruimd voor de structurele borging van kennis over specifiek gemeentelijke vraagstukken over MaaS. Met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kijken we naar de mogelijkheid om de ervaringen met de landelijke MaaS-pilots te delen op het Netwerk MaaS van het GNMI. Het GNMI Netwerk MaaS staat open voor alle gemeenten.

Conclusie

De lokale, regionale en landelijke ontwikkelingen bepalen samen met de lokale politiek-bestuurlijke context en praktische mogelijkheden welke stappen een gemeente hierin al heeft kunnen zetten en zal kunnen zetten. Met andere woorden, gemeenten zullen een verschillend tempo aanhouden en verschillende keuzes maken in de rol die zij voor zich zien. Op een aantal locaties zijn gemeenten actief in pilots, of is het doelgroepenvervoer al in een MaaS-achtige setting vormgegeven. Voor andere gemeenten is het nog verkennen.

Gemeenten zijn al betrokken bij verschillende deelproducten die samen MaaS gaan maken: het doelgroepenvervoer, voorzieningen voor openbaar vervoer, taxi, autodelen, deelfietsconcepten en P&R. Het is hierbij zaak dat partijen samen werken om MaaS voor elkaar te krijgen en daarbij hun eigen rol bepalen. Ook de gemeente zit in een zoekproces ten aanzien van de eigen rol. Daarbij komt een breed spectrum aan maatschappelijke vraagstukken kijken waar op lokaal, regionaal, landelijk en soms op Europees niveau keuzes in moeten worden gemaakt. MaaS lijkt echter op de lokale leefomgeving een grote impact te kunnen hebben en de gemeente heeft veel sleutels in handen om ontwikkelingen te faciliteren of te stimuleren. MaaS gaat om een gezamenlijke opgave en het is belangrijk dat iedere partij een beeld heeft van de rol die het kan spelen.

De rondgang onder de gemeenten laat zien dat er bij elkaar een groot aantal ingrediënten aanwezig is voor gemeenten om de rol in Mobility as a Service te kunnen bepalen. Deze zullen niet allemaal aan de orde zijn gekomen in dit kennisblad, maar het geeft wellicht een goed startpunt om de rolverkenning te starten. En of die rol zich meer richt op de gemeente als verbinder tussen partijen, of in het waarborgen van maatschappelijke doelen door kaders te bepalen of door als gemeente ook in de uitvoerende sfeer te participeren, dat moet blijken en verschilt wellicht ook per gemeente. Maar dát de gemeente een rol heeft in MaaS, dat lijkt evident. Het GNMI zet zich er voor in om de kennis die gemeenten hier de komende jaren over op doen structureel te borgen en biedt faciliteiten aan gemeenten om hier actief en structureel gebruik van te maken via het GNMI-Netwerk.

De volgende gemeenten hebben deelgenomen aan de werksessies van de GNMI Themabijeenkomst MaaS en gemeenten:

Alkmaar, Alphen aan den Rijn, Amsterdam, Arnhem, Breda, De Bilt, Den Haag, Deventer, Doetinchem, Eindhoven (regio), Gooi- en Vechtstreek (regio), Haarlem, 's-Hertogenbosch, Leeuwarden, Lelystad, Maassluis, Moerdijk, Nijmegen, Rhenen, Rotterdam, Utrecht, Venlo, Zwolle

Contactpersoon:
Arthur ter Weeme
Secretaris GNMI

arthur.terweeme@vng.nl
gnmi.nl
070 - 373 87 10
070 - 373 87 13

GNMI

Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur

GNMI is de nieuwe naam voor de Vereniging Openbaar vervoer Centrumgemeenten (VOC)