

## SAMENVATTING NOTITIE 4

# MaaS om fossiele autokilometers te reduceren: hoe realistisch is dat?

**31 MAART 2022**

**Auteurs:** Job Harweg, Hans Jeekel

### Contact en website

[info@labverantwoordemobiliteit.nl](mailto:info@labverantwoordemobiliteit.nl)

[www.labverantwoordemobiliteit.nl](http://www.labverantwoordemobiliteit.nl)



# Samenvatting

**Mobility as a Service, MaaS, heeft nadrukkelijk de potentie om (fossiele) autokilometers te vervangen door meer sustainable alternatieven als OV, elektrisch en active modes. MaaS moet dan meer zijn dan een nuttige aanvulling op het huidige auto-dominante mobiliteitssysteem. Maar hoe benut je deze potentie? In deze vierde notitie van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit, LVM, stellen de auteurs dat het tijd is om van MaaS-hype, naar MaaS-handelingsperspectief te gaan en een radicale focus te leggen op landelijke dekking. Dat vergt nog veel inspanningen waarin de overheid waarschijnlijk de grootste rol zal moeten nemen.**

Binnen het kader van de klimaatopgave zoekt het LVM naar oplossingen om de transitie van de mobiliteitssector naar CO2-neutraal te starten en te accelereren. In deze notitie staat de vraag centraal:

*‘Hoe kan een toekomstig MaaS systeem eruit zien dat fossiele autokilometers fors terugdringt?’*

In Nederland worden jaarlijks 121 miljard kilometers gereden met de auto, en gemiddeld wordt elke auto bezet door 1,38 persoon, een behoorlijk slechte score. Daarnaast is de modal split van het OV met 8 procent van het jaarlijkse aantal kilometers nog tamelijk laag, en ontstaan er door de grote auto-afhankelijkheid grote problemen voor de capaciteit van huidige infrastructuur. Bovendien zullen we, ondanks het feit dat elektrificatie van vervoersmiddelen in de ogen van veel politici ons klimaatproblemen kan oplossen, op dit vlak achterblijven door de inefficiëntie van ons huidige mobiliteitssysteem. En precies dit gat kan MaaS in potentie vullen. Even een definitie:

*‘MaaS’ staat voor de koppeling van verschillende vormen van personentransport op één platform, dat on-demand vervoer beschikbaar stelt, zowel om te boeken, te reizen en te betalen.*

## MaaS-potentie

In zowel beleids- als academische teksten wordt MaaS geprezen om zijn potentieel om duurzaam, flexibel en inclusieve mobiliteit teweeg te brengen. Dat betekent dat als het op een goede manier wordt uitgevoerd, het dus een serieus alternatief kan worden voor privaat autobezit. De focus ligt daarbij op de landelijke dekking van ‘Grote MaaS’ in tegenstelling tot het meer, stedelijke bereik van ‘Kleine MaaS’.

In de praktijk wordt nagenoeg door alle bij MaaS betrokkenen op de lichtere vorm, op de Kleine MaaS gekoerst. Zo zien we in afzonderlijke steden wel een vorm van Mobility as a Service ontstaan, waarvan het openbaar vervoer, deelscooters, deelfietsen en deelauto’s deel uitmaken. Mensen kunnen een abonnement nemen op zo’n stedelijk MaaS-systeem, en dan gebruikmaken van het aanbod in alleen die stad. Dat zal geen enkele automobilist een stimulans geven om zijn of haar auto weg te doen en echt over te stappen op gedeelde mobiliteit. Daarvoor moet je een radicaler spoor volgen, naar een landsdekkend MaaS systeem. Immers, de auto wordt in de kern juist gebruikt voor veel woon-werkverkeer tussen steden, en voor veel vrijetijdsverkeer buiten de steden.

## Pilots

In ons land zijn er op dit moment zeven actieve landelijke MaaS-pilots, georganiseerd door lokale en landelijke overheden. In elk van deze pilots krijgt een marktspeler de mogelijkheid om een MaaS-app te maken, om zo groepen reizigers een alternatief voor de auto te bieden. Daarnaast wordt in de grensregio Maastricht onderzocht of MaaS internationaal reizen mogelijk kan maken. Dit is een vrij nieuw perspectief, gezien de huidige belemmeringen van grensoverschrijdende trein- en busreizen. De resultaten van de pilots zijn over het algemeen nog niet bekend en lijken wat vertraagd. Hoewel de pilots inzichten kunnen geven over MaaS-proof aanbestedingsregels voor het openbaar vervoer en het creëren van een open data klimaat, is het onduidelijk of de pilots de voorlopers zijn voor serieuze investeringen in een landelijk MaaS-platform door de nationale overheid, of dat die overheid terugvalt in het wat nietszeggend jargon van “stimuleren en faciliteren”.

## Hoe dan wel?

Voor de radicale vorm, de Grote MaaS wordt het belangrijk om de onrendabele top te financieren (denk aan terugbrengservices in landelijke gebieden) om zo voldoende schaal te bieden aan transportdiensten die 'transport tot in de haarvaten' bieden. Om dit goed te organiseren zijn forse investeringen nodig in uiteenlopende vervoersdiensten, zoals deelauto's, deelscooters en verbeterd openbaar vervoer. Uiteraard kan een deel hiervan uit venture capital komen, dat is voor private vervoersdiensten nu ook al het geval. De overheid kan dan ofwel investeren in het openbaar vervoer door schaalvergroting en het toevoegen van nieuwe infrastructuur, maar kan ook andere vervoersdiensten (Felyx, Amber, etc.) stimuleren om hun schaalgrootte te vergroten door middel van gerichte subsidieregelingen op wenselijke business-uitbreiding (in bijvoorbeeld rurale gebieden).

Prijssubsidie is daarnaast nodig om de prijs van de radicale vorm van MaaS concurrerend te krijgen met die van een autoverplaatsing. Daarbij moet worden uitgestraald dat de overheid bereid is deze investeringen te doen en zo incentives te bieden voor transportservicepartijen en voor potentiële MaaS-aanbieders.

## Samenwerking

Op het gebied van samenwerking past de overheid de rol van 'marktmeester' in het besturen en vastleggen van het MaaS-ecosysteem in wetgeving en afstemming tussen belanghebbenden. Om zo een flexibel MaaS-systeem te realiseren dat bestaat uit complementaire in plaats van concurrerende belanghebbenden. Dit betekent ook een andere wijze van aanbesteden van het OV. De overheid is immers de belangrijkste opdrachtgever van het openbaar vervoer, wat weer een belangrijk onderdeel is van het uiteindelijke MaaS-aanbod. Daarom heeft de overheid ook een belangrijke rol in het begeleiden van het OV bij de overgang van het conventionele mobiliteitssysteem naar een MaaS-dominant systeem. Het vereist dat de overheid het openbaar vervoer strategisch positioneert in het MaaS-ecosysteem en ervoor zorgt dat het zijn huidige positie niet verliest aan andere vervoersdiensten.

## Investeringsen

Het zal duidelijk zijn dat het creëren van MaaS-systemen die het aantal gereden autokilometers op fossiele brandstof kunnen reduceren- zowel via de Kleine MaaS, maar zeker via de Grote MaaS- behoorlijke grote investeringen, ook van de nationale overheid zullen vragen. Maar met alleen wat 'stimuleren en faciliteren' krijgen we nooit een MaaS die past bij de grote klimaatopgave. En dat terwijl de mogelijkheden daartoe er wel zijn!

## Over het LVM

Het Laboratorium voor Verantwoorde Mobiliteit, LVM in kernpunten:

- Looptijd December 2021 - 1 Oktober 2024
- Aanleiding: De klimaatopgave bij mobiliteit stagneert. Elektrische aankopen groeien maar langzaam, terwijl 'mobiliteit' in reductie fors achterblijft bij andere maatschappelijke sectoren.
- Doel: Mobiliteit draagt op korte termijn volop bij aan de klimaatopgaven en garandeert daarbij nationale betaalbaarheid, - inclusiviteit en verantwoorde wereldmobiliteit.
- Aanpak: Studenten maken in een laboratoriumomgeving inspirerende notities over aspecten, thema's en inzichten die wél kunnen bijdragen aan versnelde emissiereducties. Deze notities worden aangeboden in de vorm van compacte persberichten voor de media en longreads voor beleid en politiek.
- Wie: Groep van twaalf masterstudenten, van tien masteropleidingen en zes universiteiten, met ondersteuning van een vakinhoudelijke deskundigen van onder meer TNO, I&W, Planbureau voor de Leefomgeving en Vos Logistics.
- Werkwijze: Studenten dragen ideeën aan. Zij werken die met een begeleidend hoogleraar en met betrokken professionals uit tot praktische onderzoeksvoorstellen. Deze studies resulteren in korte en langere praktische notities ten behoeve van een versnelde transitie naar verantwoorde mobiliteit.

Contact:

Voor meer informatie over het initiatief en de activiteiten van LVM kunt u contact opnemen met: Hans Jeekel, begeleidend hoogleraar (Societal Aspects Smart Mobility), TU Eindhoven, Telefoon: 06-51551561 / J.F.Jeekel@tue.nl