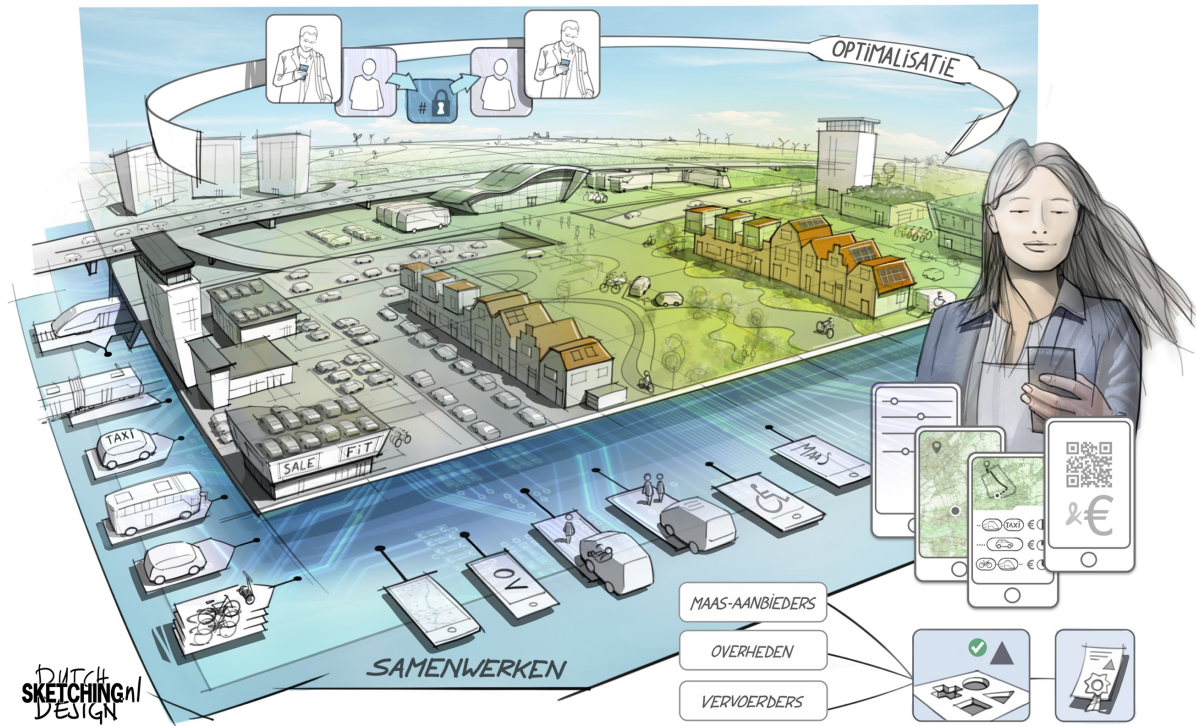




Mobility as a Service – regionale pilots

1. MaaS pilot Rotterdam: 'Rotterdam-The Hague Airport'
2. MaaS pilot Amsterdam: 'startend met en in Zuidas'
3. MaaS pilot Eindhoven: 'Duurzaamheid'
4. MaaS pilot Limburg: 'Grenzeloze mobiliteit Limburg'
5. MaaS pilot Groningen-Drenthe: 'Bereikbaarheid plattelandsgebieden'
6. MaaS pilot Twente: 'Participatie'
7. MaaS pilot Utrecht-Leidsche Rijn: 'Vinex'

1. MaaS pilot Rotterdam: 'Rotterdam-The Hague Airport'

Decentrale overheid: Gemeente Rotterdam en Gemeente Den Haag

Inleiding: Het vliegveld Rotterdam-The Hague Airport kent een grote bereikbaarheidsopgave. De luchthaven is op dit moment alleen met de eigen auto echt goed bereikbaar; 78% van de bezoekers van Rotterdam-The Hague komt dan ook met de auto. Naast (inter)nationale reizigers, gaat het hier ook om mensen die op de luchthaven, of bedrijven die daaromheen liggen, werken. De luchthaven wil graag experimenteren met nieuwe mobiliteitsoplossingen. MaaS kan een 'seamless' en 'smooth' deur-tot-deur reis mogelijk te maken, de bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren en de servicegraad voor de reiziger te verhogen. Via de MaaS dienstverlener ontstaat transparantie in de vraag naar mobiliteit die kan leiden tot het ontwikkelen van nieuwe producten of aanpassing van diensten.

Aanpak: De MaaS pilot zal starten met een focus op Rotterdam-The Hague Airport. De luchthaven heeft al specifieke kennis over de verschillende soorten reizigers die gebruik maken van de luchthaven en de wijze waarop deze reizigers bereikt kunnen worden (bijv. luchtvaartmaatschappijen en reisprofessionals). Dit is waardevolle kennis die beschikbaar zal worden gesteld aan de MaaS dienstverlener en waar het reisadvies op aangepast kan worden. De (inter)nationale reiziger is een aparte doelgroep omdat zij bijvoorbeeld doorgaans met bagage reizen en daardoor niet van alle soorten mobiliteitsdiensten gebruik willen maken. Een andere specifieke doelgroep zijn de werknemers werkzaam op de luchthaven of van het omliggende business park. Een deel van de werknemers moet aanwezig zijn op de luchthaven op tijden dat het ov niet rijdt. Beide groepen moeten gebruik kunnen maken van dezelfde MaaS dienst.

Hoewel de focus van de pilot zal liggen op de luchthaven als plek van herkomst en bestemming, zal de MaaS dienst ook voor andere inwoners van Rotterdam en Den Haag beschikbaar worden. Daartoe wordt de MaaS-dienstverlening in eerste instantie uitgebreid naar een economische toplocatie in Rotterdam en Den Haag die een relatie hebben met de luchthaven. In de pilot wordt onderzocht in hoeverre MaaS kan gaan bijdragen aan 4 maatschappelijke doelen, verkeersefficiency, ruimte-efficiency, milieu-efficiency en sociale efficiency. De MaaS dienstverlener is dus én goed voor de luchthaven én goed voor de maatschappij. Wij gaan vooralsnog uit van één MaaS dienstverlener binnen deze pilot. Mocht dit in de praktijk niet haalbaar blijken, dan houden we de mogelijkheid open voor de werving van een 2^e MaaS-dienstverlener.

De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen, bijvoorbeeld binnen de luchthavensector (Schiphol, Eindhoven Airport en Lelystad Airport). Als er in de pilot gebruik gemaakt moet worden van een landelijk data-platform gaan we ervan uit dat het rijk dit tijdig ter beschikking stelt.

2. MaaS pilot Amsterdam: 'startend met en in Zuidas'

Decentrale overheid: Gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam

Inleiding: In Zuidas zijn veel grote (deels landelijke en internationale) bedrijven gevestigd. Veel van hun medewerkers gebruiken de (lease)auto voor dagelijks woon-werkverkeer en zakelijke reizen. De drukte op de snelwegen rondom Amsterdam en in het OV nemen de laatste jaren sterk toe. Daar komt vanaf de tweede helft van 2019 serieuze verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden in het kader van Zuidasdok (verbouwing A10-zuid en Station Zuid). Tegelijk is het (deel)vervoersaanbod in de stad en regio groot. Werkgevers zijn op zoek naar manieren om hun bedrijf bereikbaar te houden, zonder dat hun personeel ontevreden wordt over het gevoerde beleid. MaaS kan in potentie een serieus alternatief vormen voor de (lease)auto en de OV-reiziger een betere reiservaring bieden doordat (deel)modaliteiten goed op elkaar aansluiten en verplaatsingen beter door de tijd verdeeld kunnen worden.

Aanpak: De werkgevers in de Zuidas werken al jaren nauw samen via een breed scala aan publiek-private samenwerkingsverbanden (o.a. Taskforce Bereikbaarheid Zuidas, Hello Zuidas, Green Business Club). Ze geven aan graag samen op te willen trekken door gezamenlijk de markt te prikkelen tot een MaaS-oplossing die hun belangrijkste doelstellingen (duurzaamheid, medewerkerstevredenheid, bereikbaarheid en flexibiliteit) dient. De gevraagde MaaS-dienst moet zich primair richten op het bundelen en ontsluiten van (bestaand en toekomstig) aanbod. Zij zijn bereid om een MaaS-dienst als standaard (aanvulling op) hun mobiliteitsbeleid op te nemen bij bewezen bijdrage aan hun doelstellingen. De grote werkgevers in de Zuidas kunnen zo als 'launching customer' fungeren voor een zakelijk georiënteerde MaaS-dienst die regionaal en landelijk schaalbaar is.

Naast de druk op de bereikbaarheid op de Zuidas, heeft Amsterdam ook een grote opgave rond het leefbaar houden van de stad. Dit gaat voornamelijk om het terugdringen van het aantal auto's in de openbare ruimte. MaaS kan hierbij ook een rol spelen. Amsterdam werkt hieraan door in te zetten op meer deelmobiliteitsoplossingen en incentives voor inwoners. De MaaS pilot zal beginnen op de Zuidas, en primair gericht zijn op zakelijk gebruik (aangevuld met privégebruik door zakelijke klanten). Als groeimodel voor de verdere toekomst wordt een B2C-aanbod gericht op de inwoners van de stad wel als stip op de horizon meegegeven. De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen.

3. MaaS pilot Eindhoven: 'Duurzaamheid'

Decentrale overheid: Gemeente Eindhoven

Inleiding: In het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant wordt ingezet op Smart Mobility en co-modaliteit. Daarnaast is in het besluit ten aanzien van de klimaatverordening Eindhoven 2016 tevens vastgelegd dat de doelstelling voor de gemeentelijke organisatie wordt gelegd op het reeds in 2025 realiseren van een CO2-emissievrije en 100% duurzame organisatie. Deze twee zaken tezamen maken dat de Gemeente Eindhoven wil experimenteren met MaaS. Zij wil een MaaS pilot organiseren waarbij de focus ligt op duurzame en CO2-emissievrije mobiliteitsbewegingen.

Aanpak: De MaaS dienst is in principe vanaf het begin al voor een ieder in de regio Eindhoven beschikbaar. Eindhoven zal echter specifiek inzetten op het gebruik van de MaaS dienst voor alle zakelijke mobiliteitsbewegingen van de eigen medewerkers (dit gaat om jaarlijks ca 1.500.000 km's waarvan ca. 810.000 km's met auto's van werknemers). Het doel is dat alle zakelijke kilometers in 2025 met duurzame energie afgelegd worden. Voor de concrete werking van de MaaS dienst betekent dit dat wanneer de medewerkers van de gemeente een reis willen plannen/boeken/betalen, zij alleen reisopties te zien krijgen die duurzaam en CO2-emissievrij zijn. Er wordt gestart met een kleine groep medewerkers van diverse afdelingen binnen de gemeente. Dit geeft ruimte om snelle optimalisatie slagen te kunnen maken en risico's zoals capaciteit tekort te beperken. Daarna opschalen naar alle medewerkers binnen de gemeente en naar andere bedrijven in de regio via onder andere de regionale werkgeversaanpak van Brainport. Een aantal grote werkgevers tonen al interesse en de verwachting is dat zij snel na de start van de dienst aanhaken. De MaaS dienst zal beschikbaar worden voor alle doelgroepen, waaronder bedrijven in de regio, maar in principe ook voor inwoners van de regio, doelgroepenvervoer waar mogelijk; al het vervoer is immers opgenomen in de MaaS dienst (de medewerkers van de Gemeente Eindhoven krijgen hier slechts de 'duurzame selectie' van te zien). Het is aan de MaaS dienstverlener om al het vervoer dat voldoet aan het duurzaamheidscriterium van Eindhoven, in het aanbod op te nemen (dus om die specifieke vervoerders/mobiliteitsdiensten aan te haken die dit kunnen leveren). De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen tempo landelijk op te schalen.

4. MaaS pilot Limburg: 'Grenzeloze mobiliteit Limburg'

Decentrale overheid: Provincie Limburg (i.s.m. Maastricht Bereikbaar)

Inleiding: De Provincie Limburg heeft als missie om 'grenzeloze mobiliteit' mogelijk te maken. Hierbij gaat het niet alleen over mobiliteit over verschillende landsgrenzen heen, maar ook om het wegnemen van grenzen tussen verschillende modaliteiten. Mede door het ontbreken van (multimodale) grensoverschrijdende alternatieven en betaalsystemen, is het autogebruik in Limburg erg hoog. MaaS wordt als mogelijke oplossing gezien om grenzeloze mobiliteit te bereiken, reizigers betaalgemak en flexibiliteit te bieden en het autogebruik terug te dringen.

Aanpak: De insteek van de pilot in Limburg is om gericht op kleine schaal te beginnen, bij bedrijven die reeds convenantpartners zijn van Maastricht-Bereikbaar. Hier wordt voor gekozen om zo risico's in het begin van het project weg te kunnen nemen. De MaaS dienst wordt na proof of concept voor een ieder beschikbaar gesteld. Er wordt zoveel mogelijk vervoer in de dienst opgenomen. Meerdere van de nu 42 grote convenantpartners van Maastricht Bereikbaar hebben aangegeven te willen meedoen met de MaaS pilot. Hiermee wordt de kans vergroot dat de aanbieder op korte termijn 2.000 klanten kan werven. Dit vergroot dan eveneens de kans op snelle opschaling naar andere bedrijven en doelgroepen in Limburg en daar buiten. Naast de inzet bij werknemers, ziet Limburg ook kansen voor MaaS voor bezoekers in de provincie (veel Duitsers en Belgen die met de auto komen) en bewoners van nieuwe gebiedsontwikkelingen. De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo op te schalen.

Een belangrijk aspect is dat veel van de verplaatsingen in Limburg grensoverschrijdend zijn. Dit betekent dat het essentieel is om in de MaaS dienst ook buitenlandse vervoersaanbieders op te nemen. Limburg zal de gekozen partij(en) hierbij actief ondersteunen. Met de Belgische en Duitse partners zijn de lijntjes al kort en spelen er al initiatieven die dezelfde doelen nastreven.

5. MaaS pilot Groningen-Drenthe: 'Bereikbaarheid plattelandsgebieden'

Decentrale overheid: GR Publiek Vervoer Groningen Drenthe (i.s.m. Provincies Groningen en Drenthe)

Inleiding: In het najaar van 2017 is het doelgroepenvervoer namens 32 Groningse en Drentse gemeenten en het OV bureau Groningen Drenthe aanbesteed door samenwerkingsverband Publiek Vervoer. Het Wmo-, leerlingenvervoer en vervoer dat valt onder de Participatiewet worden tot 1 augustus 2018 gefaseerd ingevoerd. Daarnaast brengen de provincies Groningen en Drenthe via het OV bureau de Hubtaxi (vervanger van de regiotaxi), en de buurtbussen in dit gebied onder in deze samenwerking. Ook worden verschillende lokale vervoerssystemen ingebracht. Er is bewust gekozen om een ontwikkelovereenkomst aan te besteden, waarbij de aansluiting van alternatieve vervoersopties goed mogelijk moet zijn. Het doel is namelijk om een toekomstbestendig, innovatief en integraal mobiliteitssysteem te realiseren binnen de provincies Groningen en Drenthe. Door middel van MaaS kunnen verschillende vervoersstromen geïntegreerd en verbonden worden om zo het bestaande vervoer te ontsluiten en het platteland bereikbaar te houden.

Aanpak: De MaaS pilot behelst het uitbreiden van het reeds aanbestede contractvervoer. Het gaat hierbij om het koppelen van extra vervoersdiensten en OV en toegankelijk maken van een MaaS-dienst voor iedereen (1 mln inwoners in Groningen en Drenthe), dus ook voor reguliere reizigers. Het vervoeraanbod zal ontsloten worden via een digitaal platform en beschikbaar worden via een mobiele app. Het contractvervoer is gegund aan verschillende taxibedrijven.

Wanneer er in de toekomst een ritaanvraag binnenkomt, wordt nadat die in eerste instantie is toegewezen aan een vervoerder aan de andere vervoerders de gelegenheid geboden om de rit over te nemen als zij die met meer efficiëntie kunnen uitvoeren. Dit zou verder doorontwikkeld kunnen worden naar een geautomatiseerde marktplaats. Er is dus geen aparte 'regiecentrale'.

Voor de reisadviezen wordt gebruik gemaakt van een database met klantprofielen. Deze database bevat privacygevoelige data en is goed afgeschermd. De database is wel koppelbaar en uitbreidbaar. De MaaS dienstverlener kan deze data gebruiken voor o.a. reisadviezen en betaling.

Publiek Vervoer heeft al zicht op verschillende kleinschalige mobiliteitsoplossingen in Groningen-Drenthe (o.a. vrijwilligersinitiatieven, vervoer rondom zorg- en onderwijsinstellingen, beschikbaarheid van rollators, scootmobielen, e-scooters). Ook deze initiatieven, zullen via de MaaS dienst beschikbaar worden. Extra aandacht zal uit blijven gaan naar mensen met een (fysieke) beperking. Er zijn 'hubs' (bijv. stations) aangewezen waar indien gewenst hulpmiddelen (rollators, scootmobiel), beschikbaar zijn. De MaaS aanbieder krijgt daarnaast de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen.

6. MaaS pilot Twente: 'Participatie'

Decentrale overheid: Provincie Overijssel (i.s.m. OZJT/Samen14)

Inleiding: 12 van de 14 Twentse gemeenten (Organisatie voor Zorg en Jeugdhulp Twente: OZJT) hebben in 2017 gezamenlijk het Wmo-, leerlingen- en dagbestedingsvervoer aanbesteed, aan vier taxibedrijven en een bel- en regiecentrale - het zogenaamde Reisbureau. Het project begon met de regionale Visie op Vervoer, met de focus op de inkoop van het doelgroepenvervoer. Een ander belangrijk deel van de opdracht betrof het ontsluiten van aanvullende vervoersdiensten, omdat enerzijds een groot deel van de mensen met een indicatie in staat is om zelfstandig te reizen, en anderzijds door stopzetting van de Regiotaxi er behoefte is aan maatwerkvervoer voor iedereen.

Doel is uiteindelijk dat alle Twentenaren (625.000 inwoners) gebruik kunnen maken van het totale vervoeraanbod, dat ontsloten wordt via één loket, telefonisch of digitaal met een app. Met 'MaaS' verdwijnen de grenzen tussen het doelgroepenvervoer en regulier vervoer.

Aanpak: Het Reisbureau (uitgevoerd door Connexxion) heeft de taak om mensen met een indicatie reisadvies te geven en te verdelen over de verschillende vervoerders – of liever nog: een vervoersalternatief te adviseren. In de opdrachtverlening is opgenomen dat deze dienstverlening verbreed moet worden op twee vlakken: de *doelgroep* (dienst moet beschikbaar worden voor alle Twentenaren) en het *vervoersaanbod* (naast doelgroepenvervoer en OV moeten er ook allerlei – kleinschalige - vervoeroplossingen ontsloten worden in het aanbod). De reis- en vervoergegevens worden bijgehouden door het speciaal opgerichte 'Mobiliteitslab'. Het Reisbureau gebruikt deze informatie voor het geven van het reisadvies. Het Mobiliteitslab ontsluit de reisgegevens voor de gemeenten en vervoersaanbieders, om vraag en aanbod 'slimmer' te matchen en te monitoren of inderdaad vaker zelfstandig(er) wordt gereisd.

De MaaS-pilot verbreedt de invulling van de opdracht. Naast de telefonische dienstverlening door het reisbureau, wordt het totale mobiliteitsaanbod via een digitaal platform (mobiele app) beschikbaar gesteld aan alle Twentenaren. Mensen uit de doelgroep kunnen deze app rechtstreeks gebruiken, of via de telefonische advisering van het uitgebreide vervoersaanbod gebruik maken. Het Reisbureau werkt hiertoe met de toekomstige MaaS-aanbieder(s) samen, en gebruikt de digitale informatie om – ook – telefonische adviezen te geven, te plannen en te boeken. De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen

7. MaaS pilot Utrecht-Leidsche Rijn: 'Vinex'

Decentrale overheid: Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht

Inleiding: Sinds midden jaren '90 is Leidsche Rijn (LR) de grootste nieuwbouw- en VINEX-locatie van Nederland. Tot 2030 groeit LR (incl. Vleuten-De Meern) nog met ruim 25.000 inwoners. VINEX kenmerkt zich door een ruime opzet, goede infrastructuur en veel parkeerplaatsen. Het autobezit (92%) en -gebruik in LR is dan ook hoog. Cijfers laten zien dat groei van de automobilititeit en het aantal verplaatsingen van en naar LR in de toekomst gaat leiden tot meer congestie en aantasting van de leefbaarheid, terwijl het netwerk in en rondom LR nu al zwaar belast wordt. Verder valt op dat veel van de verplaatsingen van en naar LR korter zijn dan 7,5 km, terwijl het aandeel van OV en fiets in de modal split relatief laag is. MaaS kan een oplossing bieden om knelpunten in de bereikbaarheid en leefbaarheid nu en in de toekomst van LR te verminderen.

Aanpak: De insteek van de MaaS pilot is om in eerste instantie het 'laaghangend fruit' te benaderen: bewoners die openstaan voor een multimodaal mobiliteitsaanbod. Hierbij richten we ons vooral op doelgroepen die nu met de auto over de korte afstand reizen (tot 15km), hiervoor is eerder een alternatief beschikbaar. Daarnaast is het voor de leefbaarheid en gezondheid beter als meer reizigers kiezen voor actieve modaliteiten. Ook kan dit kansen bieden om een verschuiving van spits naar dal te realiseren, bijvoorbeeld door het prijsvoordeel van de dalperiode te benutten.

Vanaf het begin van de pilot zal de MaaS dienst tenminste voor alle inwoners van LR beschikbaar zijn. Omdat veel van het vervoer van tenminste Qbuzz, Syntus en NS heel Utrecht (en deels daarbuiten) beslaan, zal de MaaS dienst ook door andere Utrechters te gebruiken zijn. De MaaS aanbieder krijgt daarnaast de gelegenheid om in eigen gewenst tempo regionaal en landelijk op te schalen.

MaaS pilot Rotterdam: 'Rotterdam-The Hague Airport'

Decentrale overheid: Gemeente Rotterdam en Gemeente Den Haag

Inleiding: Het vliegveld Rotterdam-The Hague Airport kent een grote bereikbaarheidsopgave. De luchthaven is op dit moment alleen met de eigen auto echt goed bereikbaar; 78% van de bezoekers van Rotterdam-The Hague komt dan ook met de auto. Naast (inter)nationale reizigers, gaat het hier ook om mensen die op de luchthaven, of bedrijven die daaromheen liggen, werken. De luchthaven wil graag experimenteren met nieuwe mobiliteitsoplossingen. MaaS kan een 'seamless' en 'smooth' deur-tot-deur reis mogelijk te maken, de bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren en de servicegraad voor de reiziger te verhogen. Via de MaaS dienstverlener ontstaat transparantie in de vraag naar mobiliteit die kan leiden tot het ontwikkelen van nieuwe producten of aanpassing van diensten.

Aanpak: De MaaS pilot zal starten met een focus op Rotterdam-The Hague Airport. De luchthaven heeft al specifieke kennis over de verschillende soorten reizigers die gebruik maken van de luchthaven en de wijze waarop deze reizigers bereikt kunnen worden (bijv. luchtvaartmaatschappijen en reisprofessionals). Dit is waardevolle kennis die beschikbaar zal worden gesteld aan de MaaS dienstverlener en waar het reisadvies op aangepast kan worden. De (inter)nationale reiziger is een aparte doelgroep omdat zij bijvoorbeeld doorgaans met bagage reizen en daardoor niet van alle soorten mobiliteitsdiensten gebruik willen maken. Een andere specifieke doelgroep zijn de werknemers werkzaam op de luchthaven of van het omliggende business park. Een deel van de werknemers moet aanwezig zijn op de luchthaven op tijden dat het ov niet rijdt. Beide groepen moeten gebruik kunnen maken van dezelfde MaaS dienst.

Hoewel de focus van de pilot zal liggen op de luchthaven als plek van herkomst en bestemming, zal de MaaS dienst ook voor andere inwoners van Rotterdam en Den Haag beschikbaar worden. Daartoe wordt de MaaS-dienstverlening in eerste instantie uitgebreid naar een economische toplocatie in Rotterdam en Den Haag die een relatie hebben met de luchthaven. In de pilot wordt onderzocht in hoeverre MaaS kan gaan bijdragen aan 4 maatschappelijke doelen, verkeersefficiency, ruimte-efficiency, milieu-efficiency en sociale efficiency. De MaaS dienstverlener is dus én goed voor de luchthaven én goed voor de maatschappij. Wij gaan vooralsnog uit van één MaaS dienstverlener binnen deze pilot. Mocht dit in de praktijk niet haalbaar blijken, dan houden we de mogelijkheid open voor de werving van een 2e MaaS-dienstverlener.

De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen, bijvoorbeeld binnen de luchthavensector (Schiphol, Eindhoven Airport en Lelystad Airport). Als er in de pilot gebruik gemaakt moet worden van een landelijk data-platform gaan we ervan uit dat het rijk dit tijdig ter beschikking stelt.

Insteek aanbestedingsstrategie minicompetitie

Voor de pilot rondom Rotterdam The Hague Airport denken we eraan de minicompetitie vorm te geven in de vorm van een Prijsvraag, een Innovatief Partnerschap, of een alternatieve vorm, waarbij we graag willen leren van een andere relatie overheid-markt dan de 'klassiekere' marktordeningsvormen. We willen zoeken naar een vorm waarin toegankelijke 'business intelligence' in de vorm van datasets het hart kan vormen van de te organiseren minicompetitie.

MaaS pilot Amsterdam 'startend met en in Zuidas'

Decentrale overheid: Gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam

Inleiding: In Zuidas zijn veel grote (deels landelijke en internationale) bedrijven gevestigd. Veel van hun medewerkers gebruiken de (lease)auto voor dagelijks woon-werkverkeer en zakelijke reizen. De drukte op de snelwegen rondom Amsterdam en in het OV nemen de laatste jaren sterk toe. Daar komt vanaf de tweede helft van 2019 serieuze verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden in het kader van Zuidasdok (verbouwing A10-zuid en Station Zuid). Tegelijk is het (deel)vervoersaanbod in de stad en regio groot. Werkgevers zijn op zoek naar manieren om hun bedrijf bereikbaar te houden, zonder dat hun personeel ontevreden wordt over het gevoerde beleid. MaaS kan in potentie een serieus alternatief vormen voor de (lease)auto en de OV-reiziger een betere reiservaring bieden doordat (deel)modaliteiten goed op elkaar aansluiten en verplaatsingen beter door de tijd verdeeld kunnen worden.

Aanpak: De werkgevers in de Zuidas werken al jaren nauw samen via een breed scala aan publiek-private samenwerkingsverbanden (o.a. Taskforce Bereikbaarheid Zuidas, Hello Zuidas, Green Business Club). Ze geven aan graag samen op te willen trekken door gezamenlijk de markt te prikkelen tot een MaaS-oplossing die hun belangrijkste doelstellingen (duurzaamheid, medewerkerstevredenheid, bereikbaarheid en flexibiliteit) dient. De gevraagde MaaS-dienst moet zich primair richten op het bundelen en ontsluiten van (bestaand en toekomstig) aanbod. Zij zijn bereid om een MaaS-dienst als standaard (aanvulling op) hun mobiliteitsbeleid op te nemen bij bewezen bijdrage aan hun doelstellingen. De grote werkgevers in de Zuidas kunnen zo als 'launching customer' fungeren voor een zakelijk georiënteerde MaaS-dienst die regionaal en landelijk schaalbaar is.

Naast de druk op de bereikbaarheid op de Zuidas, heeft Amsterdam ook een grote opgave rond het leefbaar houden van de stad. Dit gaat voornamelijk om het terugdringen van het aantal auto's in de openbare ruimte. MaaS kan hierbij ook een rol spelen. Amsterdam werkt hieraan door in te zetten op meer deelmobiliteitsoplossingen en incentives voor inwoners. De MaaS pilot zal beginnen op de Zuidas, en primair gericht zijn op zakelijk gebruik (aangevuld met privégebruik door zakelijke klanten). Als groeimodel voor de verdere toekomst wordt een B2C-aanbod gericht op de inwoners van de stad wel als stip op de horizon meegegeven. De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen.

Aanbestedingsstrategie minicompetitie

De Gemeente Amsterdam heeft gekozen om de mini-competitie in de vorm van een prijsvraag uit te vragen. Bij een Prijsvraag wordt de markt uitgedaagd om een plan te ontwikkelen dat een oplossing biedt voor de geschetste problemen. Amsterdam geeft hiermee de maximale vrijheid aan de markt om zelf een visie te ontwikkelen, gebruikmakend van hun eigen kennis en innovatieve oplossingsgerichtheid. Inschrijvers worden uitgedaagd om niet alleen aan te geven wat zij kunnen leveren, maar ook wat zij daarvoor (in cash en in kind) nodig hebben van de Opdrachtgever. De beoordeling van inschrijvingen wordt gedaan door een onafhankelijke vakjury. Dit resulteert in een ranking, waarna de Gemeente Amsterdam onderhandelt over de contractvorming met de best

beoordeelde inschrijving. Komen Inschrijver en Opdrachtgever er niet uit, dan kan Opdrachtgever onderhandelen met de op één na best beoordeelde inschrijving.

MaaS pilot Eindhoven: 'Duurzaamheid'

Decentrale overheid: Gemeente Eindhoven

Inleiding: In het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant wordt ingezet op Smart Mobility en co-modaliteit. De Gemeente Eindhoven heeft daarnaast de ambitie om in 2020 als organisatie volledig CO2 neutraal te zijn. Deze twee zaken tezamen maken dat de Gemeente Eindhoven wil experimenteren met MaaS. Zij wil een MaaS pilot organiseren waarbij de focus ligt op duurzame en emissievrije mobiliteitsbewegingen.

Aanpak: De MaaS dienst is in principe vanaf het begin al voor een ieder in de regio Eindhoven beschikbaar. Eindhoven zal echter specifiek inzetten op het gebruik van de MaaS dienst voor alle zakelijke mobiliteitsbewegingen van de eigen medewerkers (dit gaat om jaarlijks ca 1.500.000 km's waarvan ca. 810.000 km's met auto's van werknemers). Het doel is dat alle zakelijke kilometers in 2020 emissieloos afgelegd worden. Voor de concrete werking van de MaaS dienst betekent dit dat wanneer de medewerkers van de gemeente een reis willen plannen/boeken/betalen, zij alleen reisopties te zien krijgen die duurzaam/emissieloos zijn. Er wordt gestart met een kleine groep medewerkers van diverse afdelingen binnen de gemeente. Dit geeft ruimte om snelle optimalisatie slagen te kunnen maken en risico's zoals capaciteit tekort te beperken. Daarna opschalen naar alle medewerkers binnen de gemeente en naar andere bedrijven in de regio via onder andere de regionale werkgeversaanpak van Brainport. Een aantal grote werkgevers tonen al interesse en de verwachting is dat zij snel na de start van de dienst aanhaken. De MaaS dienst zal beschikbaar worden voor alle doelgroepen, waaronder bedrijven in de regio, maar in principe ook voor inwoners van de regio, doelgroepenvervoer waar mogelijk; al het vervoer is immers opgenomen in de MaaS dienst (de medewerkers van de Gemeente Eindhoven krijgen hier slechts de 'duurzame selectie' van te zien). Het is aan de MaaS dienstverlener om al het vervoer dat voldoet aan het duurzaamheidscriterium van Eindhoven, in het aanbod op te nemen (dus om die specifieke vervoerders/mobiliteitsdiensten aan te haken die dit kunnen leveren). De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen tempo landelijk op te schalen.

Insteek aanbestedingsstrategie minicompetitie

De gemeente Eindhoven gaat samen met de regionale opdrachtgever(s) invulling geven aan de aanbestedingsstrategie voor de minicompetitie.

Het betreft een traject met een hoog innovatief karakter en met behulp van het inkoopprojectplan wordt vorm gegeven aan de best passende aanbestedingsprocedure. De gemeente Eindhoven wil de markt zoveel mogelijk betrekken bij de opdracht c.q. doelstelling(en).

Het houden van een marktconsultatie behoort daartoe tot de mogelijkheden. Bij de opstelling van de gunningscriteria zullen uiteindelijk innovatie elementen gewogen worden.

MaaS Pilot 'Grenzeloze mobiliteit Limburg'

Decentrale overheid: Provincie Limburg (i.s.m. Maastricht Bereikbaar)

Inleiding: De Provincie Limburg heeft als missie om 'grenzeloze mobiliteit' mogelijk te maken. Hierbij gaat het niet alleen over mobiliteit over verschillende landsgrenzen heen, maar ook om het wegnemen van grenzen tussen verschillende modaliteiten. Mede door het ontbreken van (multimodale) grensoverschrijdende alternatieven en betaalsystemen, is het autogebruik in Limburg erg hoog. MaaS wordt als mogelijke oplossing gezien om grenzeloze mobiliteit te bereiken, reizigers betaalgemak en flexibiliteit te bieden en het autogebruik terug te dringen.

Aanpak: De insteek van de pilot in Limburg is om gericht op kleine schaal te beginnen, bij bedrijven die reeds convenantpartners zijn van Maastricht-Bereikbaar. Hier wordt voor gekozen om zo risico's in het begin van het project weg te kunnen nemen. De MaaS dienst wordt na proof of concept voor een ieder beschikbaar gesteld. Er wordt zoveel mogelijk vervoer in de dienst opgenomen. Meerdere van de nu 42 grote convenantpartners van Maastricht Bereikbaar hebben aangegeven te willen meedoen met de MaaS pilot. Hiermee wordt de kans vergroot dat de aanbieder op korte termijn 2.000 klanten kan werven. Dit vergroot dan eveneens de kans op snelle opschaling naar andere bedrijven en doelgroepen in Limburg en daar buiten. Naast de inzet bij werknemers, ziet Limburg ook kansen voor MaaS voor bezoekers in de provincie (veel Duitsers en Belgen die met de auto komen) en bewoners van nieuwe gebiedsontwikkelingen. De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo op te schalen.

Een belangrijk aspect is dat veel van de verplaatsingen in Limburg grensoverschrijdend zijn. Dit betekent dat het essentieel is om in de MaaS dienst ook buitenlandse vervoersaanbieders op te nemen. Limburg zal de gekozen partij(en) hierbij actief ondersteunen. Met de Belgische en Duitse partners zijn de lijntjes al kort en spelen er al initiatieven die dezelfde doelen nastreven.

Insteek aanbestedingsstrategie minicompetitie

In de opzet van de MaaS-pilot van de regio Limburg is samenwerking tussen markt, overheid en werkgevers één van de basispijlers om grensoverschrijdend MaaS in de regio te laten landen. Vandaar dat op dit moment gedacht wordt om een innovatieve samenwerkingsvorm uit te vragen in onze minicompetitie. Hoe deze in detail vorm gegeven wordt staat open voor dialoog en wordt de komende periode uitgewerkt. We zien een uitdaging om te achterhalen welke behoeftes vanuit de marktpartijen aanwezig zijn om MaaS te doen slagen en welke rol de overheid heeft.

MaaS pilot Groningen-Drenthe: 'Bereikbaar krimpgebied'

Decentrale overheid: Provincie Drenthe, Provincie Groningen (i.s.m. Publiek Vervoer)

Inleiding: In het najaar van 2017 is het doelgroepenvervoer namens 32 Groningse en Drentse gemeenten en het OV bureau Groningen Drenthe aanbesteed door samenwerkingsverband Publiek Vervoer. Het Wmo-, leerlingenvervoer en vervoer dat valt onder de Participatiewet worden tot 1 augustus 2018 gefaseerd ingevoerd. Daarnaast brengen de provincies Groningen en Drenthe via het OV bureau de Hubtaxi (vervanger van de regiotaxi), en de buurtbussen in dit gebied onder in deze samenwerking. Ook worden verschillende lokale vervoerssystemen ingebracht. Er is bewust gekozen om een ontwikkelovereenkomst aan te besteden, waarbij de aansluiting van alternatieve vervoersopties goed mogelijk moet zijn. Het doel is namelijk om een toekomstbestendig, innovatief en integraal mobiliteitssysteem te realiseren binnen de provincies Groningen en Drenthe. Door middel van MaaS kunnen verschillende vervoersstromen geïntegreerd en verbonden worden om zo het bestaande vervoer te ontsluiten en het platteland bereikbaar te houden.

Aanpak: De MaaS pilot behelst het uitbreiden van het reeds aanbestede contractvervoer. Het gaat hierbij om het koppelen van extra vervoersdiensten en OV en toegankelijk maken van een MaaS-dienst voor iedereen (1 mln inwoners in Groningen en Drenthe), dus ook voor reguliere reizigers. Het vervoeraanbod zal ontsloten worden via een digitaal platform en beschikbaar worden via een mobiele app. Het contractvervoer is gegund aan verschillende taxibedrijven.

Wanneer er in de toekomst een ritaanvraag binnenkomt, wordt nadat die in eerste instantie is toegewezen aan een vervoerder aan de andere vervoerders de gelegenheid geboden om de rit over te nemen als zij die met meer efficiëntie kunnen uitvoeren. Dit zou verder doorontwikkeld kunnen worden naar een geautomatiseerde marktplaats. Er is dus geen aparte 'regiecentrale'.

Voor de reisadviezen wordt gebruik gemaakt van een database met klantprofielen. Deze database bevat privacygevoelige data en is goed afgeschermd. De database is wel koppelbaar en uitbreidbaar. De MaaS dienstverlener kan deze data gebruiken voor o.a. reisadviezen en betaling.

Publiek Vervoer heeft al zicht op verschillende kleinschalige mobiliteitsoplossingen in Groningen-Drenthe (o.a. vrijwilligersinitiatieven, vervoer rondom zorg- en onderwijsinstellingen, beschikbaarheid van rollators, scootmobielen, e-scooters). Ook deze initiatieven, zullen via de MaaS dienst beschikbaar worden. Extra aandacht zal uit blijven gaan naar mensen met een (fysieke) beperking. Er zijn 'hubs' (bijv. stations) aangewezen waar indien gewenst hulpmiddelen (rollators, scootmobiel), beschikbaar zijn. De MaaS aanbieder krijgt daarnaast de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen.

Insteek aanbestedingsstrategie minicompetitie

Uitgangspunt is om richting markt te starten met een lichte consultatie onder geïnteresseerde partijen. In de voorbereiding op deze consultatie wordt het technisch en functioneel bestek in basis uitgewerkt. De consultatie kan hierbij leiden tot aanscherping en aanvulling. De aanbieders worden beoordeeld op het Plan van Aanpak, inhoudelijk aanbod

en prijs. De verhouding prijs-kwaliteit zal nader worden ingevuld. Het wordt een zuivere EMVI-aanbesteding.

MaaS pilot Twente: 'Participatie'

Decentrale overheid: Provincie Overijssel (i.s.m. OZJT/Samen14)

Inleiding: 12 van de 14 Twentse gemeenten (Organisatie voor Zorg en Jeugdhulp Twente: OZJT) hebben in 2017 gezamenlijk het Wmo-, leerlingen- en dagbestedingsvervoer aanbesteed, aan vier taxibedrijven en een bel- en regiecentrale - het zogenaamde Reisbureau. Het project begon met de regionale Visie op Vervoer, met de focus op de inkoop van het doelgroepenvervoer. Een ander belangrijk deel van de opdracht betrof het ontsluiten van aanvullende vervoersdiensten, omdat enerzijds een groot deel van de mensen met een indicatie in staat is om zelfstandig te reizen, en anderzijds door stopzetting van de Regiotaxi er behoefte is aan maatwerkvervoer voor iedereen.

Doel is uiteindelijk dat alle Twentenaren (625.000 inwoners) gebruik kunnen maken van het totale vervoeraanbod, dat ontsloten wordt via één loket, telefonisch of digitaal met een app. Met 'MaaS' verdwijnen de grenzen tussen het doelgroepenvervoer en regulier vervoer.

Aanpak: Het Reisbureau (uitgevoerd door Connexxion) heeft de taak om mensen met een indicatie reisadvies te geven en te verdelen over de verschillende vervoerders – of liever nog: een vervoersalternatief te adviseren. In de opdrachtverlening is opgenomen dat deze dienstverlening verbreed moet worden op twee vlakken: de doelgroep (dienst moet beschikbaar worden voor alle Twentenaren) en het vervoersaanbod (naast doelgroepenvervoer en OV moeten er ook allerlei – kleinschalige - vervoeroplossingen ontsloten worden in het aanbod). De reis- en vervoergegevens worden bijgehouden door het speciaal opgerichte 'Mobiliteitslab'. Het Reisbureau gebruikt deze informatie voor het geven van het reisadvies. Het Mobiliteitslab ontsluit de reisgegevens voor de gemeenten en vervoersaanbieders, om vraag en aanbod 'slimmer' te matchen en te monitoren of inderdaad vaker zelfstandig(er) wordt gereisd.

De MaaS-pilot verbreedt de invulling van de opdracht. Naast de telefonische dienstverlening door het reisbureau, wordt het totale mobiliteitsaanbod via een digitaal platform (mobiele app) beschikbaar gesteld aan alle Twentenaren. Mensen uit de doelgroep kunnen deze app rechtstreeks gebruiken, of via de telefonische advisering van het uitgebreide vervoersaanbod gebruik maken. Het Reisbureau werkt hiertoe met de toekomstige MaaS-aanbieder(s) samen, en gebruikt de digitale informatie om – ook – telefonische adviezen te geven, te plannen en te boeken. De MaaS aanbieder krijgt de gelegenheid om in eigen gewenst tempo landelijk op te schalen

Insteek aanbestedingsstrategie minicompetitie

De Regio Twente zal met haar deelnemende gemeenten en de provincie Overijssel de minicompetitie vormgeven. In de Twentse mini-competitie zal de dialoog met de marktpartijen centraal staan. We gaan hierbij globaal uit van drie fases. De eerste fase is een marktconsultatie waarin wij onze concept-marktuitvraag aan marktpartijen voorleggen. Dan volgt de marktuitvraag met daarin twee fases: een haalbaarheidsfase en de fase van de regionale implementatie. In de haalbaarheidsfase wordt een aantal partijen/consortia in competitie uitgedaagd de haalbaarheid (gebruikers, technisch, financieel, organisatorisch) van hun oplossing te versterken en aan te tonen specifiek voor de Twentse vraagstelling. In de implementatiefase gaan we vervolgens met de meest geschikte partij (of partijen) de regionale implementatie invulling geven.

MaaS pilot Utrecht-Leidsche Rijn: 'Vinex'

Decentrale overheid: Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht

Inleiding: Sinds midden jaren '90 is Leidsche Rijn (LR) de grootste nieuwbouw- en VINEX-locatie van Nederland. Tot 2030 groeit LR (incl. Vleuten-De Meern) nog met ruim 25.000 inwoners. VINEX kenmerkt zich door een ruime opzet, goede infrastructuur en veel parkeerplaatsen. Het autobezit (92%) en -gebruik in LR is dan ook hoog. Cijfers laten zien dat groei van de automobiliteit en het aantal verplaatsingen van en naar LR in de toekomst gaat leiden tot meer congestie en aantasting van de leefbaarheid, terwijl het netwerk in en rondom LR nu al zwaar belast wordt. Verder valt op dat veel van de verplaatsingen van en naar LR korter zijn dan 7,5 km, terwijl het aandeel van OV en fiets in de modal split relatief laag is. MaaS kan een oplossing bieden om knelpunten in de bereikbaarheid en leefbaarheid nu en in de toekomst van LR te verminderen.

Aanpak: De insteek van de MaaS pilot is om in eerste instantie het 'laaghangend fruit' te benaderen: bewoners die openstaan voor een multimodaal mobiliteitsaanbod. Hierbij richten we ons vooral op doelgroepen die nu met de auto over de korte afstand reizen (tot 15km), hiervoor is eerder een alternatief beschikbaar. Daarnaast is het voor de leefbaarheid en gezondheid beter als meer reizigers kiezen voor actieve modaliteiten. Ook kan dit kansen bieden om een verschuiving van spits naar dal te realiseren, bijvoorbeeld door het prijsvoordeel van de dalperiode te benutten.

Vanaf het begin van de pilot zal de MaaS dienst tenminste voor alle inwoners van LR beschikbaar zijn. Omdat veel van het vervoer van tenminste Qbuzz, Syntus en NS heel Utrecht (en deels daarbuiten) beslaan, zal de MaaS dienst ook door andere Utrechters te gebruiken zijn. De MaaS aanbieder krijgt daarnaast de gelegenheid om in eigen gewenst tempo regionaal en landelijk op te schalen.

Insteek aanbestedingsstrategie minicompetitie

De regio Utrecht is voornemens een mini competitie te houden onder de raamcontractanten waarbij afhankelijk van het aantal raamcontractanten vooraf het aantal partijen zal worden teruggebracht tot maximaal vijf. Onderdeel van deze minicompetitie is een prijs/kwaliteit beoordeling waarbij gedragsverandering onder eindgebruikers een belangrijk onderwerp zal zijn. Naast een schriftelijke beoordeling zal een presentatie plaats vinden. De regio Utrecht voorziet in een stapsgewijze uitrol na een soft launch.