



## Deelnemers

De gemeente Amersfoort heeft een marktconsultatie via TenderNed en TED geplaatst. Zes partijen hebben gereageerd.

## Doel van de marktconsultatie

Het doel van deze consultatieronde is om de gemeente Amersfoort een helder beeld te geven over:

- Feedback op door de gemeente Amersfoort voorziene rollen in een regie-rol m.b.t. MaaS
- Aanvulling op mogelijke rollen
- Relaties tussen marktpartijen

## Resultaten

1. Kan gereageerd worden op bovenstaande voorgestelde activiteiten? Graag per activiteit.

### 1. Operations

*“Het organiseren van voldoende aanbod aan deelvoertuigen, in overleg met transport operators en op basis van ingeschatte mobiliteitsbehoefte; aanpassen van aanbod op basis van gebruik (zie 5.)”*

De partijen zien dit als een belangrijke rol voor de regiepartner. Het uitgangspunt daarbij moet zijn dat er voldoende aanbod van meerdere vervoersmodaliteiten en van verschillende aanbieders is, en dat dit goed verdeeld wordt over de gebieden en/of hubs. Dit kan dan bijgestuurd worden op basis van data die geworven wordt bij verschillende betrokken partijen. Daarbij wordt aangegeven dat het belangrijk is dat het systeem adaptief is, omdat er een gewenningsperiode zal zijn waarbij er veel op- en afgeschaald moet worden. Omdat het verder gaat dan een MSP, is het belangrijk om de data-analyse component expliciet aan te geven in de uitvraag.

### 2. Marketing

*“Het stimuleren van gebruik bij nieuwbouwlocaties.”*

Eén partij geeft aan dat marketing géén taak voor de regiepartner zou moeten zijn, omdat dit marktverstoring kan werken voor de MaaS-dienstverleners. Daarbij wordt er wel onderscheid gemaakt tussen communicatie en marketing; het is wél van belang toekomstige bewoners goed voor te lichten.

De andere partijen zien marketing wel als een taak voor de regierol. Ze geven wel aan dat marketing alleen niet voldoende effectief is om duurzame mobiliteitsgedragsveranderingen tot stand te brengen. Daarvoor is ook sterk flankerend beleid nodig vanuit de gemeente. Daarnaast geven partijen aan dat het om bewoners van nieuwbouw kennis te laten maken met deelvervoer belangrijk is dat de proposities gereed zijn vóórdat mensen verhuizen, en dat deelmobiliteit dan ook al zichtbaar aanwezig is in de wijk.

### 3. Business development / propositie-ontwikkeling

*“Het afstemmen met projectontwikkelaars wat de ingeschatte mobiliteitsbehoefte is, rekening houdend met de toekomstige bewoners samenstelling, kenmerken en woon-/werk en recreatief verkeer; het bepalen van relevante proposities en het organiseren daarvan met transport operators en MaaS-provider(s).”*

Deze taak kan volgens de partijen goed bij de regierol worden neergelegd. Belangrijk is dat de proposities aansluiten bij gebruikers. De relevantie voor gebruikers kan verschillen per persoon, en per wijk. Het is daarom belangrijk dat er voldoende mobiliteit wordt gegarandeerd die aansluit bij de mobiliteitsbehoefte in de bredere stedelijke context. Op die manier wordt gezorgd dat de nieuwbouwwoningen verkoopbaar blijven en er voldoende incentive is voor projectontwikkelaars om zich aan te sluiten bij het mobiliteitsfonds. Er is ook een rol voor aanbieders (TO's en MSP's): zij hebben de kennis en kunde in huis om goede casusgerichte proposities te ontwikkelen.

### 4. Hub inrichting

*“Zorgen voor fysieke inrichting van multimodale mobiliteitshubs.”*

Door de partijen worden een aantal punten meegegeven op dit vlak. Hub locaties moeten locatie specifiek worden ingericht, waarbij voor de herkenbaarheid gebruik gemaakt moet worden van landelijke ontwerpprincipes. In de eerste plaats moet er voldoende flexibiliteit mogelijk zijn bij het inrichten van de fysieke hubs: 1) op het gebied van mogelijk wisselende betrokken marktpartijen, 2) op het gebied van een verandering in het gebruik/de vraag, 3) in technische ontwikkelingen wat betreft duurzame energie. Vanwege de flexibiliteit is het belangrijk dat de regierol of gemeente hier in control is.

### 5. Monitoring

*“Het monitoren van gebruik, vraag en aanbod van en naar deelmobiliteit.”*

Het monitoren van aanbod en gebruik is volgens vijf partijen haalbaar en een belangrijk onderdeel van de regierol. Een kanttekening is dat het vanwege privacy lastig kan zijn om ook vraag te meten. Ook wordt aangegeven dat het bij mobiliteitsaanbieders om bedrijfsgevoelige informatie. Het is belangrijk om van te voren af te spreken wat er gemonitord moet worden.

### 6. Inrichting van een data dashboard t.b.v. 5.

Partijen zien hier veel overlap met statement 5. Twee partijen vinden het haalbaar om zelf een dashboard te bouwen. Eén partij geeft aan zo veel mogelijk bestaande dashboards te gebruiken, en in het verlengde daarvan ook gebruik te maken van bestaande afspraken over het delen van data.

### 7. Project management

*“Financieel beheer en afstemming met gemeente”*

Partijen vinden het logisch dat projectmanagement onderdeel is van het takenpakket van de regierol. Drie van de partijen geven aan ervaring te hebben met project management. Twee partijen geven daarbij aan dat het belangrijk is om casusgericht te werken, zodat op die manier projectmatig werken ook beter ingepast kan worden. Binnen het financiële beheer geeft één partij aan om de fysieke inrichting van de hubs buiten het takenpakket van de regierol te houden, maar bij financieel beheer sec te kijken naar stimuleringsmaatregelen.

## 2. Zijn er activiteiten die gemist worden?

De volgende activiteiten worden door één of meerdere partijen gemist:

- De combinatie met energietransitie: Batterijopslag, zonnepanelen, zero-emissie strategie en laadinfrastructuur
- Exploitatie, beheer en onderhoud van de HUB.
- Bewoners: het betrekken van bewoners dmv participatie, maar ook uiteindelijk de gewenste gedragsverandering tot stand brengen op een inclusieve manier
- Samenspraak en dialoog tussen de Gemeente Amersfoort en de regiepartner over flankerend beleid. Bijvoorbeeld op het gebied van koersdocumenten, ontwikkellocaties, ontwikkelstrategieën, mobiliteitsvisie en financieringsstrategie
- Ecosysteem denken:
  - o hoe zet je het ecosysteem zo in dat er ook gedragsverandering plaats vindt. Daar kunnen verschillende proposities/partijen uit het ecosysteem verschillende passende bijdrages aan leveren.
  - o Hoe kunnen partijen gestimuleerd worden om deel te nemen binnen het ecosysteem
  - o Standaardisering van afsprakenstelsels
- Stakeholder management:
  - o Governance: de samenwerking met verschillende partijen, waaronder ook OV-bedrijven

### 3. Zijn er activiteiten die beter buiten de opdracht kunnen worden gehouden, cq elders kunnen worden belegd? Zo ja, waarom?

Er is geen overeenstemming tussen de partijen over activiteiten die buiten de opdracht belegd zouden moeten worden, of wat juist wel onderdeel van de opdracht zou moeten zijn. Eén partij ziet geen activiteiten die buiten de opdracht gehouden kunnen worden. Eén partij vindt het van belang om eerst het vraagstuk verder te doorgronden en op basis daarvan de activiteiten binnen de scope te bepalen. Verder is genoemd:

- Invloed op de bedrijfsvoering van MaaS-partijen. Zowel bij de regie op de selectie van transport operators (omdat de regiepartij dan niet meer neutraal is) als bij propositieontwikkeling (kennis en kunde hiervoor ligt bij MaaS-partijen).
- Geen dwingende rol richting bedrijven en projectontwikkelaars, maar ruimte voor marktwerking
- De inrichten van een dashboard, aangezien er al bestaande deelmobiliteitsdashboards zijn
- Het aanbieden van eigen MaaS-app, aangezien er al bestaande MaaS-apps zijn
- Fysieke inrichting: dit is een taak van de projectontwikkelaars en de Gemeente.

### 4. Welke informatie of randvoorwaarden heeft u aanvullend nodig om bij een eventuele toekomstige aanbesteding een geschikte aanbidding te kunnen doen?

De informatie en randvoorwaarden die door verschillende partijen worden gemist gaat vooral over de afbakening van de scope van de toekomstige aanbesteding op de volgende onderdelen:

- Positie: Verduidelijking is nodig wat betreft de positie van de regierol. Is deze intern binnen de gemeente of extern, en is deze alleen adviserend of ook risicodragend als gebiedsontwikkelaar.
- Rol transport operators: Welke rol spelen de ontwikkelingen op nationaal niveau wat betreft afsprakenstelsels en datalevering, en hoe kan er een rendabel systeem voor aanbieders en MSPs georganiseerd worden

- Locatie: Een overzicht van de locatie(s) binnen de scope. Niet alle partijen hebben de locatie(s) de afbakening ervan niet duidelijk genoeg in beeld. Bijvoorbeeld het onderscheid tussen de bestaande binnenstad en de nieuwbouw/inbreiding.
- Mobiliteit: een inschatting van de hoeveelheid verkeer binnen de scope, het beoogd dekkinggebied van de deelmobiliteit, het huidige gebruik deelvervoer potentiële groei
- Stakeholders: Welke partijen zijn er betrokken, welke rollen hebben zij, en in welke mate zijn zij betrokken. Bijvoorbeeld de Gemeente Amersfoort, projectontwikkelaars, het openbaar vervoer.
- Rol gemeente: het is van belang dat het gemeentelijk beleid op mobiliteit de mobiliteitstransitie ondersteunt en dat er een lange termijn commitment gemaakt wordt
- Looptijd: Hoe lang loopt het project.

Daarnaast is er bij een aantal partijen behoefte aan een dialoog met de Gemeente om tot de juiste aanbidding te kunnen komen. De onderliggende vraag is dan op welk vlak de uitdagingen liggen: mobiliteit, ruimte of emissies, en wat het doel van de regierol moet zijn.

Amersfoort, 7 februari 2023