

Interfederale visie voor Mobility as a Service (MaaS)

September 2022

*Document gevalideerd tijdens de interministeriële conferentie
van de ministers van Mobiliteit op 7 september 2022*

Inhoudsopgave

1	Context en definitie	3
1.1	Definitie.....	3
1.2	Actoren	4
1.3	Context.....	4
2	Belangrijkste principes.....	6
3	Markt en economisch model	8
3.1	Bestaande marktmodellen.....	8
3.2	Keuze van het marktmodel.....	10
3.3	De rol van de overheid	11
3.4	Verkoop door derden	13
3.5	Rol van de openbaarvervoerbedrijven	13
4	Data en IT-integratie.....	15
4.1	Gegevensbeheer en opslag.....	15
4.2	Overdraagbaarheid	15
4.3	Rapportage	16
4.4	Standaarden.....	17
5	Bewustmaking	18
5.1	Bewustmakingsacties.....	18
5.2	Financiële aantrekkelijkheid.....	19
5.3	Inclusiviteit.....	19
6	Multimodale infrastructuur.....	21

1 Context en definitie

1.1 Definitie

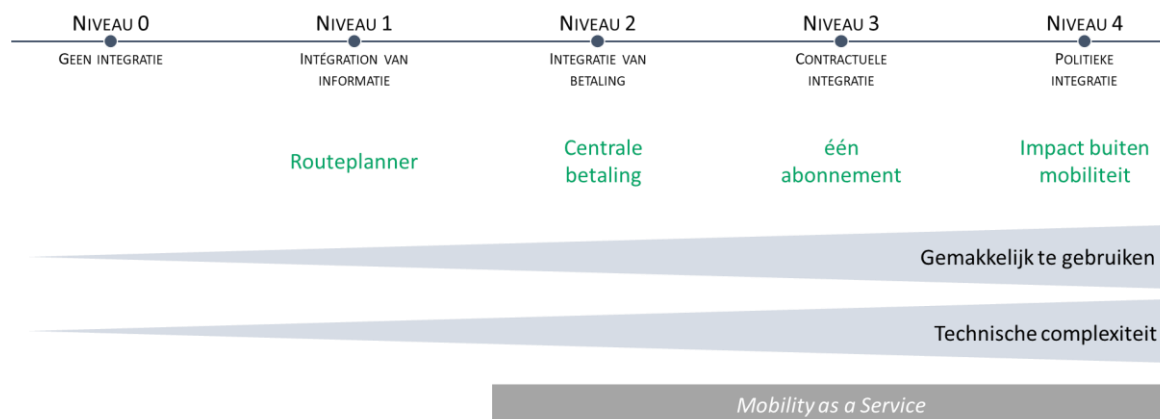
Mobiliteit als dienst of MaaS (Mobility-as-a-Service) staat voor een mobiliteitsconcept, waarbij de reiziger deur-tot-deur verplaatsingen kan maken dankzij een geïntegreerd aanbod van vervoermiddelen en -diensten. Een digitale interface maakt het mogelijk de volledige reis te plannen, te betalen en zo nodig te reserveren, zonder zelf een vervoermiddel te hoeven bezitten.

MaaS is niet zomaar een smartphone-app, het is een distributiemodel voor mobiliteitsdiensten dat gebruik maakt van gedeelde gegevens en een digitale interface om vervoersgerelateerde diensten efficiënt aan te bieden en te beheren in een naadloos aanbod dat het plannen, boeken en uitvoeren van ritten vergemakkelijkt.

De ontwikkeling van MaaS past binnen de totstandkoming van een ecosysteem rond mobiliteitsdiensten, dat momenteel in ontwikkeling is, en dat rekening houdt met de volgende aspecten:

- Markttoegang
- Gegevensbeheer en regelen van interfaces tussen IT-oplossingen
- Financieel & financiering
- Geen vervalsing van de mededinging

Er zijn vier ontwikkelingsniveaus voor MaaS die in het onderstaande diagram worden weergegeven:



De veranderingen van het ene niveau naar het andere vinden plaats op verschillende punten in het gebruikerstraject. Het hoofddoel is de keuze van de gebruiker te vereenvoudigen in het licht van het veelvoud aan mobiliteitsaanbiedingen, dankzij een reeks formeel vastgestelde criteria (milieu & klimaat, financieel en in de tijd, maar ook kinderen, bereikbaarheid, etc.).

1.2 Actoren

Drie belangrijke actoren spelen een rol in de ontwikkeling van MaaS:

- Onder vervoersexploitant wordt verstaan elke entiteit die een mobiliteitsdienst verleent op basis van de fysieke modus. Dit omvat alle op de markt aanwezige vervoerswijzen (bus, trein, taxi/autodelen, fietsdelen, scooter delen, enz.). Ook exploitanten van onderliggende vervoersinfrastructuurdiensten, zoals parkeerexploitanten, kunnen hieronder vallen.
- Een MaaS-aanbieder is een entiteit die mobiliteitsdiensten bundelt tot één aanbod via een gebruikersinterface (meestal een MaaS-toepassing). Een MaaS-aanbieder verschilt van een ticketingagent of een herverkoper, omdat een MaaS-aanbieder verschillende vervoersexploitanten combineert tot een geïntegreerd aanbod voor de consument. Het is mogelijk dat een MaaS-aanbieder ook een vervoersexploitant is, maar het is niet noodzakelijk. De MaaS-toepassing vereist een digitale architectuur die de relevante gegevens van de verschillende aanbieders en diensten integreert die nodig zijn om MaaS te laten werken. Het is mogelijk dat deze integratierol wordt vervuld door een entiteit die los staat van de MaaS-aanbieder, maar het is gebruikelijk dat MaaS-aanbieders de integratie zelf beheren. Gestandaardiseerde protocollen voor gegevensuitwisseling kunnen deze integratierol vergemakkelijken.
- Met overheidsinstanties worden de 4 ministers van mobiliteit en hun administraties bedoeld, alsmede de Europese Unie. De vervoersautoriteiten treden regulerend op en houden toezicht op de correcte naleving van de regels. Daartoe kunnen ze vergunningen uitreiken. Ze kunnen ook andere taken op zich nemen, gaande van bewustmakingsacties en het faciliteren van de gegevensuitwisseling, tot het subsidiëren van MaaS-aanbieders of zelf een MaaS-toepassing beheren.

1.3 Context

De federale regering zegt in haar regeerakkoord:

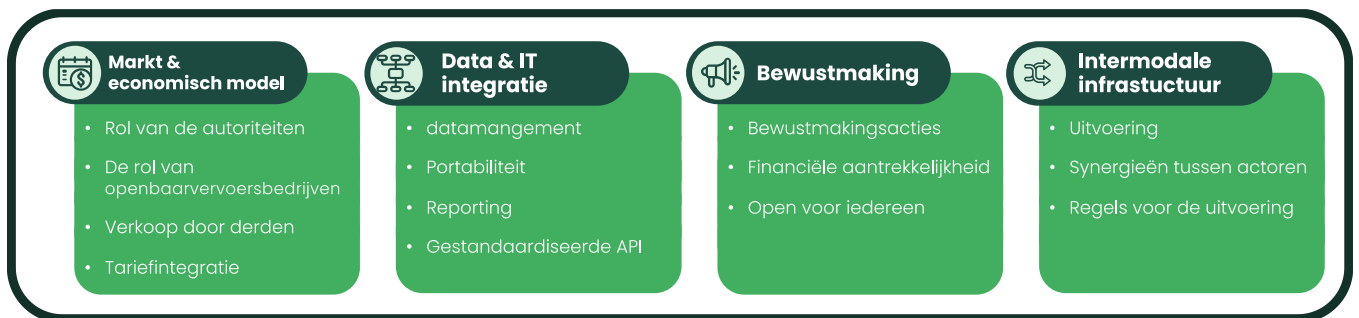
"de oprichting van multimodale platforms en de ontwikkeling van fietssnelwegen en intelligente mobiliteitsoplossingen, dit alles in samenwerking met de gefedereerde entiteiten"

Interfederale visie voor Mobility as a Service (MaaS)

"Om de overstap te maken van persoonlijk bezit van vervoermiddelen naar het gebruik van gedeelde vervoermiddelen zal de regering, in samenwerking met de gefedereerde entiteiten, een kader uitwerken voor de invoering van "mobiliteit als een dienst". Het doel zal zijn te komen tot een geïntegreerd systeem dat de hele reis omvat en dat kan worden betaald met één enkel kaartje, per reis of voor een bepaalde periode".

Het is in deze context dat een werkgroep werd opgericht waarin de kabinetten van de 4 ministers van mobiliteit in België en hun respectieve administraties werden samengebracht om onderling af te stemmen over de ontwikkeling van MaaS in België. De gezamenlijke doelstelling was zo concreet mogelijk te zijn om de uitvoering te vergemakkelijken.

Voor elke gefedereerde entiteit werd een stand van zaken opgemaakt door de aandacht toe te spitsen op vier hoofdthema's:



Deze werkgroepen zijn tussen augustus 2021 en maart 2022 vijf keer bijeengekomen.

2 Belangrijkste principes

De doelstellingen van dit document zijn meervoudig:

- Een afstemming voorstellen van de federale en gefedereerde entiteiten met betrekking tot MaaS, d.w.z. de te bereiken doelstellingen en de manier om ze te bereiken, volgens verschillende aspecten: economisch model, technologisch en datamodel, sensibilisering en communicatie naar de bevolking en infrastructuur
- De ontwikkeling van MaaS-oplossingen mogelijk maken via een duidelijk afgebakende markt en de consequente toepassing/inzet mogelijk maken in heel België.
- De rol die wordt verwacht van de verschillende belanghebbenden belichten: autoriteiten, aanbieders van MaaS-oplossingen, mobiliteitsexploitanten, gebruikers.

De federale raden (de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven: CRB¹, de Nationale Arbeidsraad: NAR² en de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling: FRDO³) publiceerden in april 2022 een advies⁴ waarin zij pleitten voor een interfederale afstemming met betrekking tot de ontwikkeling van MaaS. Bij de opstelling van dit document is met dit advies rekening gehouden.

Tijdens de voorbereiding van deze visie, en vooral tijdens de geplande uitvoering ervan, is er een duidelijke band met het Europese beleid. Waar al acties lopen of zijn aangekondigd op het EU-niveau, is daarom een veeleer terughoudende opstelling in deze tekst terug te vinden. Tegelijk is ook hier sprake

1 De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) werd opgericht door de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven. De opdracht van de CRB bestaat in "het uitbrengen aan de Wetgevende Kamers, aan de Ministerraad, aan een of meerdere ministers of aan enige andere federale overheidsinstantie, hetzij uit eigen beweging, hetzij op aanvraag van deze overheidsorganen en onder de vorm van schriftelijke verslagen, van alle adviezen of voorstellen omtrent de vraagstukken die betrekking hebben op 's lands bedrijfsleven".

2 De Nationale Arbeidsraad werd opgericht bij wet van 29 mei 1952. Het gaat om een nationaal en interprofessioneel paritair orgaan dat bevoegd is voor sociale materies. De NAR heeft hoofdzakelijk een adviserende bevoegdheid: hij geeft de Regering of het Parlement, ofwel op eigen initiatief, ofwel op vraag van deze autoriteiten, advies of doet voorstellen betreffende de algemene problemen van sociale aard die de werkgevers en de werknemers aanbelangen. Hij kan eveneens in de plaats treden van een paritair comité dat niet functioneert. Sinds 1968 kan de Raad eveneens collectieve arbeidsovereenkomsten sluiten van nationale en interprofessionele draagwijdte. Deze overeenkomsten worden meestal algemeen verbindend verklaard bij koninklijk besluit.

3 De FRDO is een federale adviesraad die zich vooral bezighoudt met het uitwerken van adviezen over duurzame ontwikkeling. Dat gebeurt op vraag van de regering of op eigen initiatief. Daarnaast organiseert de FRDO ook regelmatig externe activiteiten, zoals seminars of fora. De FRDO verspreidt een aantal nieuwsbrieven. De leden van de raad zijn vertegenwoordigers van bedrijven, vakbonden, milieuorganisaties, Noord-Zuid-organisaties, jongeren, consumenten, vrouwen en verder ook wetenschappers.

4 <https://www.frdo-cfdd.be/nl/publicaties/advices/advies-over-het-uitwerken-van-een-interfederale-maas-visie>

Interfederale visie voor Mobility as a Service (MaaS)

van een wisselwerking en kunnen Belgische ervaringen een bijdrage leveren tot (toekomstige) beleidsinitiatieven in de Unie. Dit zal vooral het geval zijn bij de herziening van de EU-verordening over multimodale reisinformatiediensten⁵ en het nieuwe voorstel dat van de Europese Commissie in 2023 wordt verwacht over multimodale digitale mobiliteitsdiensten. Met die laatste worden vooral MaaS-oplossingen bedoeld.

⁵ Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten.

3 Markt en economisch model

Om de stabiliteit van de diensten mogelijk te maken, de gebruikers ergonomische producten aan te bieden en de modal shift naar milieuvriendelijke vervoerswijzen te stimuleren, moet de markt aantrekkelijk en toegankelijk, transparant en aantrekkelijk zijn voor nieuwe duurzame MaaS-oplossingen. De hieronder beschreven marktregels zijn bedoeld om de gebruiker in het middelpunt te houden. Het hoofddoel is het voor de burgers gemakkelijker te maken om te kiezen voor en toegang te krijgen tot verschillende mobiliteitsoplossingen of een combinatie daarvan.

3.1 Bestaande marktmodellen

Er zijn verschillende marktmodellen:

- **Open markt**
 - *Principe: ongereguleerde markt, open voor iedereen, beheerst door marktregels die voor alle sectoren gelden.*
 - *Voordelen:*
 - Geen toetredingsdrempel
 - Snelle marktontwikkeling
 - Minder lasten voor de overheid
 - Stimulering van innovatie door het ontbreken van verplichtingen
 - *Nadelen:*
 - Bilaterale overeenkomsten tussen de partijen die verstorend kunnen zijn vanuit het standpunt van de consument (“Booking.com-effect”)
 - Economische winstgevendheid is een belangrijk criterium voor aanbieders van MaaS-oplossingen en mobiliteitsoperatoren. Dit kan als effect hebben dat de initiatieven slechts voor korte tijd beschikbaar zijn, wat tot een instabiele markt kan leiden.
 - Gelet op het vorige kunnen maatschappelijke - en milieubelangen voor bepaalde aanbieders of operatoren van ondergeschikt belang zijn
 - Geen mogelijkheid voor de overheden om de evolutie van de markt te monitoren. Versnippering van het aanbod wat nadelig kan zijn voor de kwaliteit van de dienst

- **Open markt met gedragscode**
 - *Principe:* open markt, maar waarin de belangrijkste spelers (zowel aanbieders van MaaS-oplossingen als mobiliteitsoperatoren) een gedragscode ondertekenen waardoor zij zich ertoe verbinden bepaalde vooraf gedefinieerde regels na te leven
 - *Voordelen:*
 - Beperkte toegangsdrempel
 - Snelle implementatie
 - Duidelijk gedefinieerde regels die iedereen kent
 - Dankzij de regels kan de gebruiker centraal worden gesteld met duurzamere mobiliteitsdoelstellingen waarmee rekening kan worden gehouden
 - *Nadelen:*
 - Aangezien de belangrijkste spelers het eens moeten zijn met de tekst, bestaat het risico dat deze beperkt blijft tot de kleinste gemene deler die dichtbij het status quo ligt.
 - Geen sanctie voor niet-naleving van de gedragscode
 - Nieuwe spelers met een disruptief model kunnen ingaan tegen de inhoud van de gedragscode
 - Verplichtingen jegens de overheden staan niet noodzakelijkerwijs in de gedragscode
- **Gereguleerde markt**
 - *Principe:* markt gereguleerd door wettelijke middelen die de regels opleggen aan alle actoren en de sancties definieert. De controle op de naleving van de regels wordt voorzien (tijdens de operationele werking).
 - *Voordelen:*
 - Alle actoren volgen dezelfde duidelijk gedefinieerde regels. Het niet naleven hiervan resulteert in sancties.
 - De toegang tot de gegevens en de interoperabiliteit tussen de actoren zijn beter geregeld
 - De behoeften van de consument kunnen centraal worden gesteld, rekening houdend met duurzamere mobiliteitsdoelstellingen
 - Rapportage aan de overheden kan worden bepaald
 - Minder toetredingsdrempels dan in een vergund systeem
 - *Nadelen:*
 - Door de bevoegdheidsverdeling kan dit proces erg lang duren.

- Vereist veel waakzaamheid bij het definiëren van de regels, zodat de toepassing ervan in de praktijk realistisch is
 - Kan een belemmering vormen voor de marktontwikkeling en de aanwezigheid van bepaalde internationale spelers
 - Behoeft een administratief systeem om toezicht te houden op de naleving van de regels en om sancties op te leggen bij niet-naleving
- **Gereguleerde markt met vergunningsmechanisme**
 - *Principe:* Actoren moeten een vergunning verkrijgen voordat ze mogen opereren. Deze licentie definieert bepaalde operationele regels voor aanbieders van MaaS-oplossingen, voor mobiliteitsoperators en voor hybride spelers (die beide bieden)
 - *Voordelen:*
 - Alle actoren volgen dezelfde duidelijk gedefinieerde regels. Het niet naleven hiervan resulteert in het verlies van de licentie.
 - De behoeften van de consument kunnen centraal worden gesteld, rekening houdend met duurzamere mobiliteitsdoelstellingen
 - Rapportage aan de overheden kan worden bepaald
 - Interoperabiliteit is gegarandeerd aangezien het een voorwaarde is voor markttoegang
 - *Nadelen:*
 - Hogere toetredings- en innovatiedrempels
 - Langer installatieproces
 - Een licentiemodel moet wettelijk geregeld zijn, wat een duidelijke wettelijke basis vereist
 - Behoeft een administratief systeem om toezicht te houden op de naleving van de regels en om sancties op te leggen voor niet-naleving

3.2 Keuze van het marktmodel

Het huidige marktmodel is een open model, het is inderdaad het standaardmarktmodel. Wij constateren een vermenigvuldiging van aanbiedingen die voor het grootste deel zeer partieel blijven met weinig of geen integratie. Dit bemoeilijkt het gebruik van de voorgestelde oplossingen en vertraagt het gebruik en de ontwikkeling ervan. De verschillende overheden (federaal en regionaal) hebben MaaS geïdentificeerd als een hefboom voor meer duurzame mobiliteit,

maar hebben geen duidelijk zicht op de ontwikkeling van de diensten. Het doel is derhalve de ontwikkeling en goedkeuring te versnellen en het beschikbare aanbod te stabiliseren.

Daarom zal, als eerste stap, om duidelijke spelregels te bepalen, een gedragscode worden opgesteld in overleg met de aanbieders van MaaS-oplossingen en de mobiliteitsoperatoren, met de steun van de federale en gefedereerde entiteiten. Er zal nauwlettend worden toegezien op de naleving ervan enerzijds en op de gevolgen voor de modal shift anderzijds, zodat de wetgeving in een tweede fase dienovereenkomstig kan worden aangepast, mocht dat via een gereguleerde markt (met of zonder vergunning) nodig blijken te zijn. Er is nood aan een specifieke analyse, die nog uitgevoerd moet worden, om de juiste keuzes te maken. Deze analyse zal parallel met de uitvoering van de gedragscode worden uitgevoerd, zodat zo snel mogelijk kan worden gereageerd. Deze gedragscode zal een aantal basisbeginselen omvatten, zoals

- Maatregelen die moeten worden overwogen om de continuïteit van de dienstverlening in het gehele land te bevorderen
- verplichtingen op het gebied van gegevensuitwisseling
- verplichtingen in termen van service na verkoop
- productbeschikbaarheid

Aanbieders van MaaS-oplossingen mogen hun eigen prijsformules ontwikkelen waarbij zij de financiële risico's dragen. Zo zou een aanbieder zijn klanten een abonnement "openbaar vervoer + gedeelde actieve mobiliteit" kunnen aanbieden. In de praktijk zou de dienstverlener dan verantwoordelijk zijn voor de financiering van de afzonderlijke (of meervoudige) biljetten die daadwerkelijk door de klant worden gebruikt, overeenkomstig de geldende commerciële overeenkomsten.

Aanbieders van MaaS-oplossingen mogen ook gezamenlijke aanbiedingen doen om verplaatsingen van burgers te vergemakkelijken. Dit zou bijvoorbeeld een gecombineerd ticket "bioscoop + metro" of "museum + bus" kunnen zijn.

3.3 De rol van de overheid

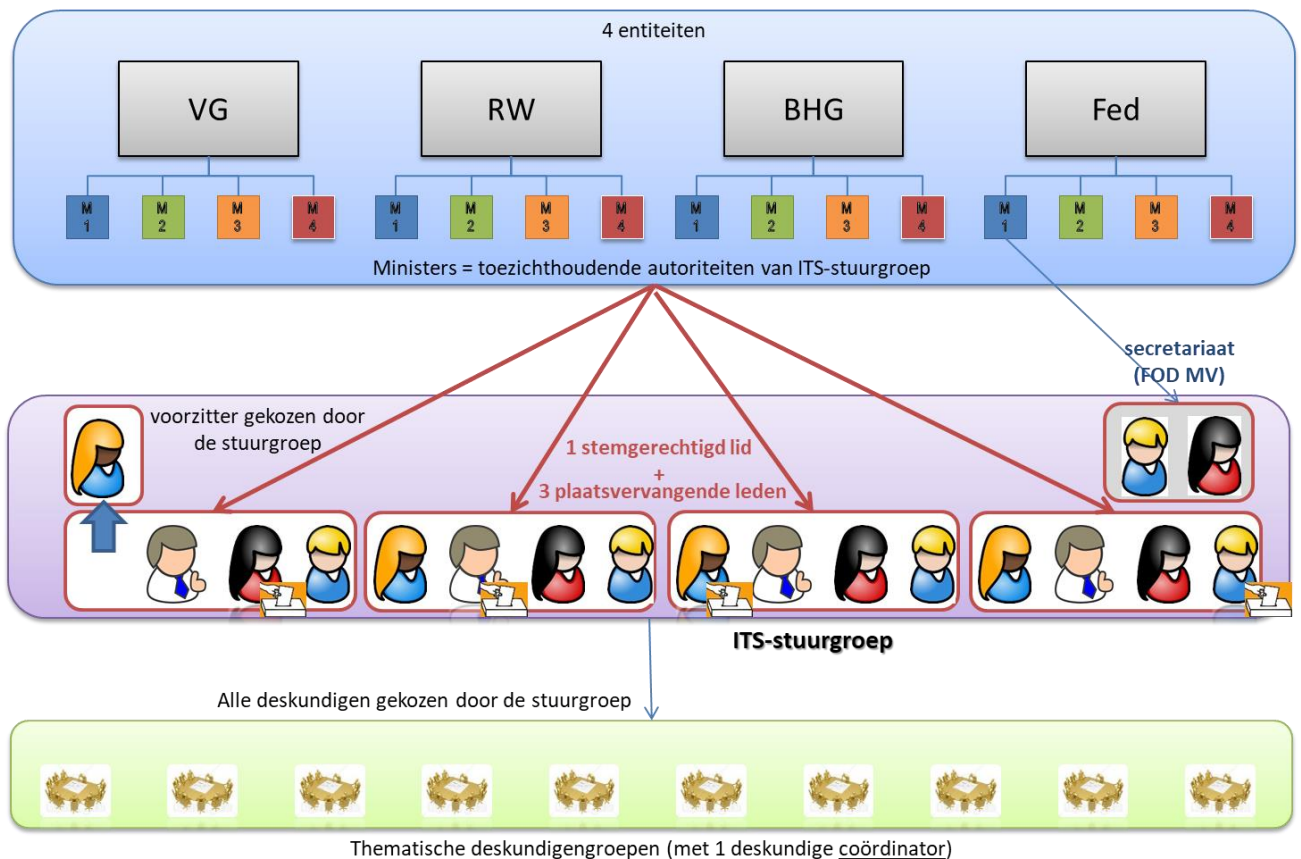
De autoriteiten staan garant voor de naleving van de regels, met name die welke in de gedragscode en in de Europese wetgeving zijn vervat. Verslaglegging van het gebruik van MaaS-aanbiedingen is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat het algemeen belang wordt behartigd en om een daadwerkelijke mededinging te waarborgen.

Interfederale visie voor Mobility as a Service (MaaS)

Overleg over die naleving en de verslaglegging worden toevertrouwd aan een bestaand interfederaal orgaan: de ITS-stuurgroep. Zijn taken zijn omschreven in een samenwerkingsakkoord:

- Toezicht op en uitwisseling van informatie over technische en juridische aspecten van intelligente vervoerssystemen (ITS)
- Ontwikkeling van coördinatie en samenwerking inzake wetgevingsaspecten van ITS
- Opstellen van verslagen (volgens de ITS-richtlijn + andere)
- Vertegenwoordiging van de EU in internationale fora
- deelnemen aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen van de ITS-richtlijn

Deze ITS-stuurgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van elk van de gefedereerde entiteiten, zoals geïllustreerd in onderstaand schema



De autoriteiten zullen via de ITS-stuurgroep de evolutie van mobiliteit als dienst volgen om de reglementering te kunnen aanpassen aan de snelle ontwikkelingen en de nodige maatregelen te kunnen nemen. Dit verloopt via toegang tot (geanonimiseerde) gegevens van mobiliteitsexploitanten en aanbieders van MaaS-oplossingen.

Er zal een juridisch kader tot stand worden gebracht dat toegang tot deze gegevens mogelijk maakt, met inachtneming van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

3.4 Verkoop door derden

De aanbieders van MaaS-oplossingen fungeren als verkoopkanaal voor mobiliteitsoperatoren. Op basis van een gedetailleerde analyse en een dialoog met de belangrijkste actoren zullen de gefedereerde entiteiten bepalen of een compensatie voor transactiekosten moet worden ingevoerd en hoe het bedrag moet worden berekend. Dit is geen commissie op de verkoop van een ticket.

Voor een biljet van 10 euro bedragen de transactiekosten voor Bancontact bijvoorbeeld 0,0517 euro en met een kredietkaart ongeveer 0,15 euro, plus een vaste vergoeding. Deze kosten moeten worden vergeleken met de potentiële besparingen van de mobiliteitsoperator om het bedrag van de compensatie van de mobiliteitsoperator aan de MaaS-aanbieder te bepalen.

MaaS-aanbieders zullen openbaarvervoeroperatoren in hun aanbod opnemen en zijn vrij om andere mobiliteitsaanbieders die zij het meest relevant achten in hun aanbod op te nemen. De gedragscode zal echter bepalen hoe de resultaten aan de gebruiker worden aangeboden, waarbij onder meer de volgende criteria in aanmerking worden genomen: milieu-impact, reistijd, toegankelijkheid, prijs voor de gebruiker of gemak (er kan rekening worden gehouden met aanvullende voorkeuren zoals kindvriendelijke reis, fietsreis, reis met alleen de auto, enz.) en dus zonder de resultaten kunstmatig in hun voordeel te verdraaien. De aanbieders van MaaS-oplossingen moeten transparant zijn in hoe zij de resultaten van de zoekopdrachten weergeven. Het milieueffect zal voor alle resultaten worden weergegeven en er zal een gestandaardiseerde berekeningsmethode worden voorgesteld. De neutraliteit van de weergave van de resultaten geldt ook voor hybride aanbieders die zowel aanbieders van MaaS-oplossingen als mobiliteitsexploitanten zijn.

Daartoe moeten standaard-API's beschikbaar zijn die gebruik maken van de in de reglementering vermelde normen. Deze punten zullen in het desbetreffende hoofdstuk nader worden uitgewerkt.

3.5 Rol van de openbaarvervoerbedrijven

Het openbaar vervoer is de ruggengraat van MaaS. Het heeft dus een sleutelrol. Om aan de behoeften van hun klanten te voldoen, is het daarom van essentieel belang dat de aanbieders van MaaS-oplossingen toegang hebben tot een gamma van hun producten in overeenstemming met de behoeften van de

Interfederale visie voor Mobility as a Service (MaaS)

gebruikers en tot essentiële reizigersinformatie (dienstregelingen, vertragingen, werkzaamheden, plattegronden van stations).

Gelijkaardig zijn MaaS-aanbieders verantwoordelijk voor het verstrekken van de nodige informatie aan mobiliteitsoperatoren om hun vervoersaanbod te verbeteren. Het is van essentieel belang om hier een win-win relatie tot stand te brengen.

Als openbaarvervoerbedrijven hun eigen MaaS-oplossing ontwikkelen, moet er bijzondere aandacht worden besteed aan de naleving van de mededingingsregels, het bundelen van de inspanningen (bv. door te werken via Belgian Mobility Card, BMC) en de mogelijkheid om de abonnementen van openbaar vervoer binnen MaaS-oplossingen te gebruiken.

4 Data en IT-integratie

Doel is een ecosysteem tot stand te brengen dat door middel van programma's voor standaarden van integratie (API, API-specificatie, gegevensuitwisselingsformaat, gegevensmodel) een snelle invoering van MaaS-oplossingen en een snelle en eenvoudige integratie van mobiliteitsexploitanten mogelijk maakt.

De visie dient voldoende flexibel te zijn om rekening te kunnen houden met de technologische ontwikkelingen en de evoluties op de internationale markt.

4.1 Gegevensbeheer en opslag

De digitalisering van gegevens zal worden bevorderd door alle initiatieven op verschillende niveaus samen te brengen in een gemeenschappelijke actie. Dit kan gestalte krijgen via een website, een conferentie of op een andere manier. Dit wordt reeds gedaan in het NAPCore-project⁶. De CEF-projecten (Connecting Europe Facility⁷) zijn een voorbeeld van een dergelijke bevordering.

Het NAP, in ons land bekend als Transportdata.be, is ook een instrument voor het delen van en de toegang tot gegevens van verschillende exploitanten. Het gaat echter niet om een centraal beheer van de gegevens zelf. Naleving van het NAP, de registratieplicht die geldt voor alle exploitanten, zal deel uitmaken van de gedragscode of van de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning.

Er zal een werkgroep worden opgericht om de normen die in België voor datamodellen en API's worden gebruikt, te harmoniseren. Zowel het technische aspect, de governance als het juridische aspect kunnen daarin aan bod komen. Dit is trouwens één van de elementen waarin afstemming met buurlanden en het EU-niveau cruciaal is om de interoperabiliteit en continuïteit van de dienstverlening in het internationaal personenvervoer te garanderen.

4.2 Overdraagbaarheid

Mits hij daarmee instemt, moet een gebruiker toegang kunnen krijgen tot zijn vervoersbewijzen (hoofdzakelijk abonnementen) die hij rechtstreeks bij de mobiliteitsoperator (eventueel door zijn werkgever) heeft gekocht in de verschillende oplossingen voor mobiliteit als dienst. Dit kan aanvankelijk codering of bewerkingen door de gebruiker vereisen. Dit geldt niet alleen bij de overstap

⁶ NAPCore = National Access Point Coordination Organisation for Europe:
<http://napcore.eu/>

⁷ <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>

van de ene operator naar de andere, maar ook wanneer men verschillende MaaS-oplossingen gebruikt.

In deze oefening moet uiteraard rekening worden gehouden met het beheer van persoonsgegevens, in die zin dat de gebruiker eigenaar blijft van zijn gegevens en de mogelijkheid heeft te beslissen met welke exploitanten deze gegevens kunnen worden gedeeld door toestemming te geven voor het gebruik van zijn gegevens.

Het kan dus volstaan dat de gebruiker in de MaaS-toepassing aangeeft welke abonnementen hij heeft bij de mobiliteitsoperatoren. De aanbieder van de MaaS-oplossing weet dan dat het vervoermiddel in de routeplanner is opgenomen, maar hoeft de kosten ervan niet te berekenen. Hetzelfde geldt voor actieve vervoermiddelen (fiets, elektrische fiets, vouwfiets, e-step, enz.).

Bepalingen hierover zullen het voorwerp uitmaken van de gedragscode vermeld in § 3.1.

4.3 Rapportage

Mobiliteitsexploitanten en aanbieders van MaaS-oplossingen moeten zorgen voor gestandaardiseerde en geanonimiseerde verslaggeving aan de autoriteiten (bv. de ITS-stuurgroep) om de ontwikkeling van de markt en het gebruikersgedrag te volgen op interfederaal niveau, teneinde de marktregels zo nodig aan te passen.

Er zal worden vastgelegd welke elementen precies in deze rapportage zullen worden opgenomen. Het zullen vooral gebruikers- en reizigersstatistieken betreffen, mogelijkheden zijn:

- Voor mobiliteitsoperatoren :
 - Aantal dagelijkse ritten
 - Het aantal dagelijkse reizigerskilometers
 - De opsplitsing tussen ritten die rechtstreeks worden verkocht en ritten die via een MaaS-oplossing worden verkocht (opgesplitst tussen intern en extern). Deze informatie kan gevoelig zijn en mag dan niet openbaar worden gemaakt.
- Voor MaaS-aanbieders
 - Aantal berekende routes
 - Aantal verkochte/gebruikte reizen (in geval van abonnement) per dag
 - Aantal dagelijkse reizigerskilometers
 - Typologie van de gebruikers en van de routes

Interfederale visie voor Mobility as a Service (MaaS)

Deze rapportering en verspreiding zullen gebeuren in overeenstemming met de GDPR-verordening en met strikte inachtneming van de commerciële/concurrentiële gevoeligheid van bepaalde informatie, zowel voor mobiliteitsoperatoren als voor aanbieders van MaaS-oplossingen.

4.4 Standaarden

België zal via de ITS-stuurgroep meewerken aan de totstandkoming van een "interoperabele (open) Maas-norm" op Europees niveau, om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mobiliteitssystemen op MaaS-toepassingen worden aangesloten (met het oog op efficiëntie en continuïteit van de dienstverlening en impact op de modal shift). Publieke exploitanten zetten zich in voor gemeenschappelijke normen om de end-to-end gebruikerservaring te vergemakkelijken.

Deze norm moet worden opgenomen in de EU-richtlijn betreffende intelligente vervoerssystemen en de gedelegeerde handelingen daarvan, met name met betrekking tot de "nationale toegangspunten".

De ervaring leert echter ook dat Europese standaarden vaak nog een nationale vertaling behoeven. Zo bevindt de Belgische NeTEx-standaard voor dienstregeling en planning zich bij het schrijven van dit document in een finale fase. Het is een typevoorbeeld van interfederale samenwerking, waarbij in dit geval gebruik kon worden gemaakt van de expertise op Vlaams niveau.

5 Bewustmaking

Bewustmaking en ondersteuning zijn sleutelementen bij de ontwikkeling van MaaS. “Mobiliteit als een dienst” is in volle ontwikkeling, maar is nog geen gemeengoed bij de brede bevolking.

Alvorens tot bewustmaking over te gaan, moet duidelijk worden vastgesteld wat mobiliteit als dienst kan opleveren voor de burgers en in welke situaties. Het begrip efficiëntie is hier zeer belangrijk en moet worden benadrukt met campagnes zoals “Best tool for the job”⁸. Inderdaad: voor woon-werkverkeer dat uitsluitend per trein wordt afgelegd, is de toegevoegde waarde beperkt, maar voor een occasioneel traject of uitzonderlijke omstandigheden (werkzaamheden aan de spoorlijn, vertragingen of andere) kan mobiliteit als dienst een reële toegevoegde waarde hebben om de beste reisweg te bepalen en deze zonder belemmeringen af te leggen.

Bewustmaking omvat communicatie (reclamecampagne, website, evenementen, enz.), ondersteuning (bv. coaching van *early adopters*) en financiële of andere stimulansen.

Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de toegankelijkheid van MaaS voor iedereen (digitale kloof, mensen met beperkte mobiliteit, inclusiviteit, enz.) (cf. punt 5.3).

5.1 Bewustmakingsacties

Er worden interfederale bewustmakingscampagnes opgezet via een interfederale werkgroep waarin zoveel mogelijk openbare en particuliere actoren vertegenwoordigd zijn, met meerdere doelstellingen:

- Spreken met één stem
 - gebruik van dezelfde terminologie
 - afstemming over het MaaS-concept zelf, zoals gedefinieerd in dit document
 - afstemming van grafische en visuele identiteiten, b.v. gebruik van hetzelfde lettertype, soortgelijke visuals, enz. met behoud van ieders eigenheid.
- Het bekend maken van mobiliteit als dienst bij het grote publiek
- De aandacht vestigen op de reële complementariteit met de auto zowel in landelijke als in stedelijke gebieden bijvoorbeeld door toepassing van

⁸ <https://www.youtube.com/watch?v=V6ChTqII-Yk>

Interfederale visie voor Mobility as a Service (MaaS)

het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privévoertuig) voor elk deel van het traject

- de milieu-, financiële en tijdsvoordelen van mobiliteit als dienst te belichten

In hun advies nemen de raden (FRDO, NAR en CRB) voorstellen voor initiatieven in die zin op in artikel 46.

De media en reclamecampagnes spelen hierbij een sleutelrol, en deze actoren zullen worden betrokken bij de bevordering van mobiliteit als dienst.

Deze acties zijn mogelijk op verschillende bestuursniveaus. De mobiliteitscoaching die in het kader van LEZ in Brussel wordt aangeboden, verhoogt bijvoorbeeld het bewustzijn van multimodaliteit en dus indirect van mobiliteit als dienst.

5.2 Financiële aantrekkelijkheid

Op federaal niveau draagt het mobiliteitsbudget in zijn huidige vorm bij tot de bevordering en de aantrekkelijkheid van multimodaliteit en dus van mobiliteit als dienst.

Andere huidige of toekomstige acties, die op gewestelijk niveau worden uitgevoerd, zoals de Bruxell'air-bonus, spelen ook een belangrijke rol bij de bevordering van mobiliteit als dienst.

5.3 Inclusiviteit

We willen een inclusieve maatschappij waarbij al onze dienstverlening, zowel fysiek als digitaal, integraal toegankelijk is en ontdaan van alle drempels die participatie in de weg staan.

Gevolg gevend aan het VN-Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap werd op 17 maart 2021 in een herziening van de Grondwet artikel 22ter ingevoegd dat stelt:

"Iedere persoon met een handicap heeft recht op volledige inclusie in de samenleving, met inbegrip van het recht op redelijke aanpassingen".

De aangeboden mobiliteitsdiensten zijn zodanig uitgebouwd dat iedereen mee kan. Zo kunnen meer mensen elkaar ontmoeten, zich ontplooien en zelfstandig zijn.

Universele Design principes worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen en in het dagelijks gebruik en beheer.

Interfederale visie voor Mobility as a Service (MaaS)

Er is bijzondere aandacht voor mogelijke digitale drempels en voor de betaalbaarheid en de toegankelijkheid van de verschillende mobiliteitsdiensten.

6 Multimodale infrastructuur

De aanwezigheid van multimodale infrastructuren draagt bij tot het succes van mobiliteit als dienst. Multimodale voorzieningen zijn fysieke plaatsen waar mensen eenvoudig kunnen overstappen van de ene vervoerswijze op de andere, zoals treinstations met fietsenstallingen, autoparkeerplaatsen, fietsdelen, autodelen en bushaltes.

In sommige regio's zijn dergelijke punten reeds ontwikkeld⁹. Daarom bestaan er richtsnoeren. Zij kunnen als uitgangspunt dienen voor de werkzaamheden van een specifieke werkgroep om de multimodale infrastructuur in het hele land gemakkelijk herkenbaar en uitvoerbaar te maken. Technische oplossingen zoals degene ontwikkeld door Stoomlink (Belgian Mobility Card, BMC) zouden naar voren kunnen worden gebracht.

In overleg met BMC zal worden nagegaan hoe de betalingsinfrastructuur zowel digitaal als fysiek kan worden geharmoniseerd.

9

https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1625470217/MOW0014_Hoppin_huisstijlgids_18_vpv2em.pdf