

## Discussiepaper Transfers bij MaaS – overstappen bij mobiliteitshubs

Nationaal Verkeerskundecongres 2019

Auteurs:

Lidwien van Kessel (ProRail)

Marc Stemerding (Goudappel Groep)

Liselotte Bingen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

### *Aanleiding en context*

Beleidsmakers, deskundigen en ondernemers verwachten veel van MaaS. Dankzij de toegenomen connectiviteit biedt MaaS de mogelijkheid om (het gebruik van de) privéauto te verslaan op gemak, comfort en kosten. De initiatieven die er nu zijn op het gebied van MaaS, denk aan de pilots van het Ministerie van I&W, maar ook aan allerlei private initiatieven in binnen- en buitenland, stemmen wat dat betreft redelijk hoopvol.

Een MaaS-reis zal echter vaak een samengestelde keten van verschillende modaliteiten zijn. Normaalgesproken maakt overstappen een reis minder aantrekkelijk. Overstappen brengt immers risico's en discomfort met zich mee. In MaaS (1) zorgt connectiviteit voor naadloos op elkaar aansluiten van de schakels in de keten en (2) worden de hubs zodanig uitgerust dat de transfer zo aantrekkelijk mogelijk verloopt. Dat klinkt goed, maar vooralsnog zijn nog niet alle barrières voor die naadloze reis geslecht.

Begin 2019 is Railforum drie werkgroepen gestart om de railsector te adviseren ten aanzien van het wegnemen van die barrières, op het gebied van (1) data, (2) verschillende betaalsystemen en (3) transferpunten.

De werkgroep transferpunten, met vertegenwoordigers van publieke en private sector, heeft zich gebogen over de vraag hoe transferpunten idealiter ingericht moeten worden om de MaaS-reis concurrerend te maken ten opzichte van de autotrip.

In dit discussiepaper worden zeven stellingen gepresenteerd, die gaan over het belang en de inrichting van zogenoemde 'mobiliteitshubs' als essentieel onderdeel van reizen via MaaS.

#### 1. Naast digitale integratie is ook fysieke integratie noodzakelijk voor MaaS

Er bestaan vele definities van MaaS. Eén ding hebben ze doorgaans gemeen: diverse vervoerswijzen worden via een digitaal platform geïntegreerd en aangeboden. Het gaat dus om digitale integratie. Dit aspect is misschien ook wel de reden dat we MaaS als een nieuw concept beschouwen. Ketenmobiliteit en multimodaal reizen zijn namelijk dingen waar al decennia lang kansen in worden gezien. Het feit dat er nu veel meer data beschikbaar zijn en het steeds makkelijker wordt om deze te ontsluiten en koppelen, biedt kansen om te optimaliseren. Daarnaast loopt ca. 90% van de bevolking<sup>1</sup> inmiddels rond met een smartphone en wordt veel vervoer van afzonderlijke aanbieders al via apps geregeld.

De reizen die worden gepland, geboekt en betaald via MaaS vinden echter nog steeds in onze fysieke omgeving plaats. En hoewel digitaal alles relatief snel gekoppeld kan worden met weinig investeringen, is dat voor onze ruimtelijke inrichting een compleet ander verhaal. Het aanleggen van en bushalte, P+R-terrein, station of zelfs alleen een paar parkeerplaatsen vergt een <uitvoeringe

---

<sup>1</sup> <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83429NED/table?fromstatweb>

**besluitvorming en investeringen**>. En gezien de snelle technologische ontwikkelingen en nieuwe vormen van mobiliteit die daarmee samengaan, wordt het ook steeds moeilijker om toekomstbestendig te plannen.

Een voorbeeld. Compleet nieuwe (stads)wijken worden uit de grond gestampt. Zo'n bouwperiode duurt al gauw zo'n 15 jaar. Vanaf dag één moet er echter een idee zijn over hoe mobiliteit ingericht moet worden. Daarmee moet dus rekening gehouden worden met de situatie over 15 jaar (vb: Merwedekanaalzone in Utrecht of Strandeiland in A'dam). Nu vinden we het nog normaal dat elk huishouden tenminste één auto voor de deur kan hebben staan, maar in dichtbebouwde stukken stad wordt dat al steeds minder normaal en wordt er bijvoorbeeld voorzien in een aanbod van deelauto's, -fietsen en -scooters.

Bij MaaS gaan we ervan uit dat het makkelijker wordt om multimodaal te reizen, maar dat is dus alleen zo wanneer dat fysiek ook gefaciliteerd wordt. Men moet makkelijk van het ene op het andere vervoermiddel kunnen overstappen. Steeds vaker heeft men het over 'mobiliteitshubs', maar ook de termen 'knooppunt' of 'overstaplocatie' worden gebruikt.

- Flankerend beleid nodig om overstappen minder stressvol te maken door voldoende fysieke overstappunten met bijbehorende faciliteiten.

## 2. Niet te klein: focus op de totale reis, een reis bevat altijd meer dan één hub

Op steeds meer plekken poppen kleinschalige mobiliteitshubs op. Vooral in steden, op plekken waar het autobezit en parkeergelegenheid al relatief laag zijn. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingsprojecten worden er soms zelfs parkeernomen van 0,3 gehanteerd. Deelmobiliteit wordt dan dé mobiliteitsoplossing voor de bewoners en bedrijven in het gebied. Bij het huren of kopen van een huis hoort dan ook een mobiliteitsabonnement.

Bij zo'n hub is tenminste een aantal deelauto's en deelfietsen te vinden. De propositie van de partijen die dit soort hubs uitbaten is doorgaans: met één appje toegang tot al het vervoer in jouw buurt (bijv: Hely of Huub). Afhankelijk van waar jij heen wil en met welk doel, staat er een geschikt vervoermiddel voor je klaar. Je moet het voertuig wel weer op dezelfde plek terugbrengen.

De kleinschaligheid van dit soort hubs en initiatieven vormt een risico. Als elke woonwijk of bedrijventerrein een eigen hub krijgt met een eigen app, hebben mensen straks meerdere 'hub-apps' nodig, één voor elke hub die zij wel eens gebruiken. Er is niemand die alleen ritjes maakt in zijn eigen buurt. Al deze geïsoleerde initiatieven leiden tot grote fragmentatie in het aanbod van mobiliteit en voor gebruikers wordt het er niet makkelijker op.

**Wanneer er buurthubs gerealiseerd worden, hoe kun je dan borgen dat mensen die een langere rit moeten maken, ook gebruik kunnen maken van de hub, zonder dat de hub vervolgens de hele dag leeg is omdat mensen de fietsen neerzetten op het station als ze overstappen op de trein?**

**Voertuigen op de hubs, opnemen in landelijke MaaS-apps?**

- **Focus niet alleen op de buurthub als geïsoleerd initiatief, maar denk aan de gehele reis**

## 3. **MaaS moet een reizigerssysteem zijn, niet denken vanuit vervoerders, of MaaS-aanbieders.** **LK**

4. Systeem moet self-explaining zijn, daarvoor is landelijke uniformiteit nodig (ANWB-borden).  
Wie moet dat dan organiseren? LK
5. Data: belangrijk om vanuit MaaS-data veel te leren over het gebruik en functionaliteit van hubs. Hoe kunnen we de leercurve sneller maken? OV-autoriteiten: maak het voor elkaar toegankelijk. MS
6. Aanvullend onderzoek: hoe is de beleving van de hubs door de reiziger. Hoe is de relatie MaaS-reis – hub? MS
7. Push- en pullfactoren. Zijn er pullfactoren? In ieder geval geld. MS