

# De stap na de MaaS-pilots

De rol van de concessieverleners bij MaaS

 μCONSULT

3 maart 2020 – Jaap Sytsma / [j.sytsma@muconsult.nl](mailto:j.sytsma@muconsult.nl) / - 06-57425672

i.s.m. Bizaline en Significant, in opdracht van CROW

# Inhoud

1. OV-concessies
2. MaaS-waardige OV-concessies
3. Rol concessieverleners
4. Discussie

- ▶ Hoofdvraag: wat hebben concessieverleners al gedaan om tijdens en na de MaaS-pilots de gewenste ontwikkeling van MaaS te stimuleren (en wat zouden ze nog meer kunnen doen)?

# OV-concessies

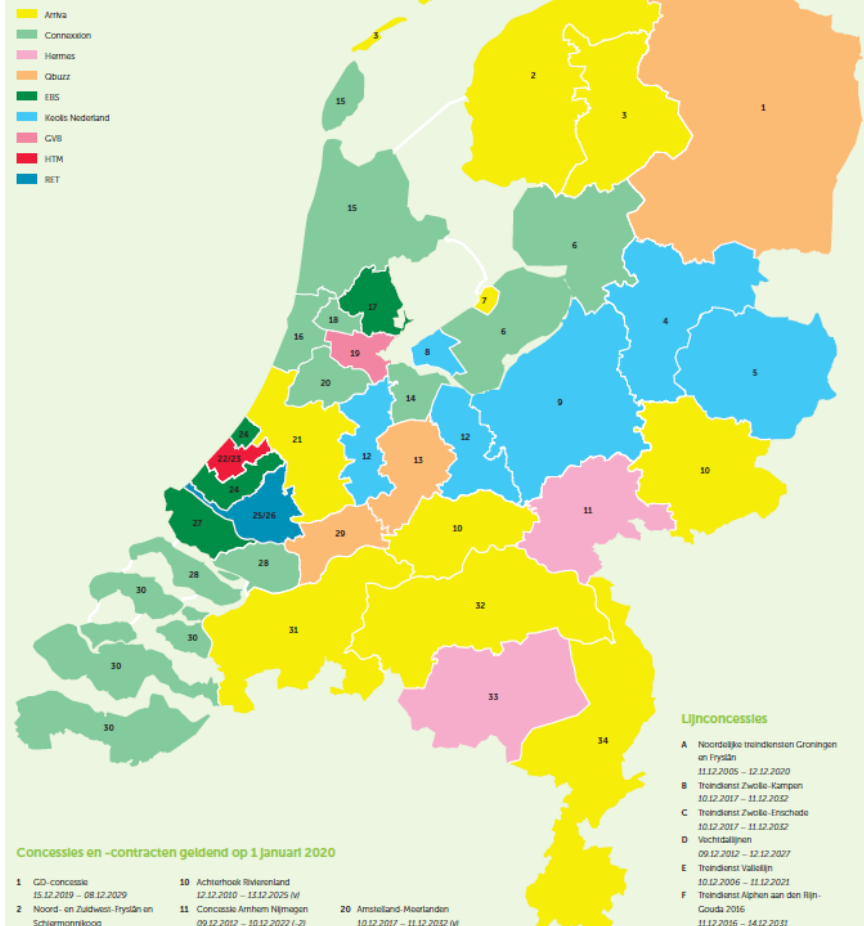
- ▶ Elke 5-10 jaar nieuwe concessies openbaar vervoer: exclusief recht voor bieden OV in bepaalde regio.
- ▶ Programma van Eisen bij nieuwe aanbesteding
- ▶ Tijdens concessie enige ruimte om aanpassingen te doen



# OV-concessies

- ▶ 14 OV-autoriteiten: 12 provincies, VRA en MRDH
- ▶ NS, GVB, HTM, RET, Arriva, Connexion, EBS, Keolis, Qbuzz

De vervoerbedrijven en hun concessies per 1 januari 2020



# OV-concessies

## ► MaaS in recent aanbestede concessies:

Concessies	Aanbod van mobiliteitsdiensten	Ketenregie door de concessiehouder en samenwerking met derden die mobiliteitsdiensten aanbieden	Afspraken tussen vervoerder en MaaS aanbieders (bijvoorbeeld voor één plek voor het indienen van klachten)
Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (apr '17)	Geen eisen over gevonden in doorzochte documenten. Het wordt wel expliciet toegestaan om mobiliteitsdiensten aan te bieden.	De concessiehouder dient samen te werken met het publieke mobiliteitsplatform Stroomlijn.	Geen eisen over gevonden in doorzochte documenten.
IJssel-Vecht (feb '19)	Geen eisen over gevonden in doorzochte documenten.	Er wordt geëist dat er nauw wordt samengewerkt met derden, waaronder aanbieders van MaaS platforms. Er worden geen eisen gesteld aan ketenregie.	De concessiehouder moet desgevraagd zonder opslag actief meewerken aan de verkoop en betaling van reisproducten van MaaS-aanbieders. Hij dient MaaS-aanbieders ook te betrekken bij de marketing.
Zaanstreek-Waterland (nov '19)	Geen eisen over gevonden in doorzochte documenten.	De Concessiehouder vervult in eerste instantie gedurende de Dienstregelingjaren 2022 t/m 2026 de rol van Mobiliteitsmakelaar.	De Concessiehouder werkt bij de invulling van de rol van Mobiliteitsmakelaar nauw samen met Derden, waaronder MaaS-dienstverleners (MaaS-waardige eisen).

# MaaS-waardige concessies

- ▶ Borgen dat:
  - ▶ Reizigers vervoerbewijzen kunnen voor multimodale reizen (inclusief het OV) kunnen aanschaffen via MaaS-dienstverleners dankzij een API-koppeling of uitwisselingslaag, en met deze vervoerbewijzen toegang krijgen tot voertuigen en vervoersdiensten van concessiehouders;
  - ▶ De verkoopvoorwaarden die concessiehouders in dit verband aan MaaS-dienstverleners stellen (1) transparant, (2) non-discriminerend en (3) concurrerend zijn;
  - ▶ Overheden toegang hebben tot mobiliteitsdata ten behoeve van hun beleidsvorming.
- ▶ Eisen zijn een startpunt, regelmatige herziening zal nodig zijn

# MaaS-waardige concessies

- ▶ Bedoeling is dat de eisen uiterlijk 1 januari 2022 onderdeel worden van alle OV-concessies in Nederland
- ▶ Nieuwe én bestaande concessies

KpVV  
**CROW**

**DOVA**

**NOVB**

Nationaal Openbaar Vervoer Beraad

**bizaline**

μ CONSULT

**SIGNIFICANT  
SYNERGY**

# 8 eisen voor lopende én nieuwe concessies

1. De Concessiehouder werkt mee aan de verkoop en betaling via Derden, zoals MaaS-dienstverleners, van in ieder geval een door de Concessieverlener vastgesteld Referentieaanbod aan Tarieven en Reisproducten (dat het gehele portfolio mag beslaan), waarbij de Concessiehouder bij deze Derden ten hoogste de prijs in rekening brengt die Reizigers betalen wanneer zij het betreffende Reisproduct bij de Concessiehouder aanschaffen.
2. De Concessiehouder accepteert door Derden, zoals MaaS-dienstverleners, verkochte geldige Vervoerbewijzen op een landelijk vastgestelde daarvoor geschikte drager, binnen uiterlijk één jaar na vaststelling hiervan door het NOVB-overleg. De Concessiehouder biedt, waar nodig, met goedkeuring van de Concessieverlener een klantvriendelijke workaround oplossing aan totdat zijn OV-betalapparatuur, waaronder Toegangspoorten en Kaartlezers, compatibel is gemaakt met deze landelijk geaccepteerde combinatie van Vervoerbewijs en drager.



# 8 eisen voor lopende én nieuwe concessies

3. De Concessiehouder biedt per ingang van de Concessie of uiterlijk per 1 januari 2022, tegen een aansluittarief van ten hoogste €2.000,- per jaar, een API-koppeling voor de verkoop en betaling van in ieder geval het Referentieaanbod aan Tarieven en Reisproducten door Derden, zoals MaaS-dienstverleners, tenzij de Concessieverlener in landelijk verband besluit tot een andere, uniforme wijze van gegevensuitwisseling.
4. De Concessiehouder conformeert zich in beginsel om niet aan afspraken die de Concessieverlener in landelijk verband maakt (op ten hoogste jaarlijkse basis) over de ontwikkeling van een publieke of publiek-private data-infrastructuur ten behoeve van de uitwisseling van gegevens tussen de Concessiehouder, andere concessiehouders, Mobiliteitsaanbieders en MaaS-dienstverleners.

# 8 eisen voor lopende én nieuwe concessies

5. De Concessiehouder publiceert op de eigen website, alsmede via overige door de Concessieverlener aangewezen kanalen, landelijk overeengekomen dan wel met instemming van de Concessieverlener, transparante voorwaarden voor het gebruik van de API door Derden.
6. Het is de Concessiehouder toegestaan om het gebruik door een Derde van de API en/of gegevens over de dienstverlening van de Concessiehouder (tijdelijk) te beëindigen op het moment dat de betreffende Derde bij herhaling:
  - a) gegevens niet tijdig, volledig en/of transparant weergeeft; en/of
  - b) gegevens over de planning en/of verkoop van diensten van de Concessiehouder niet (in een afgesproken format en zonder additionele kosten) aan de Concessiehouder en/of de Concessieverlener beschikbaar stelt; en/of
  - c) klachten en verzoeken tot annulering van een reis of restitutie van reiskosten betreffende de dienstverlening van de Concessiehouder die bij de Derde zijn ingediend, niet of niet tijdig en/of volledig aan de Concessiehouder doorgeeft; en/of
  - d) klachten en/of verzoeken tot restitutie van reiskosten betreffende zijn dienstverlening die bij de Concessiehouder zijn ingediend, niet op correcte wijze afhandelt; en/ofniet voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld in Eis 5; en/of niet langer voldoet aan een landelijk overeengekomen (MaaS-ready) keurmerk.

Bron: CROW, 2019

# 8 eisen voor lopende én nieuwe concessies

7. De Concessiehouder handelt klachten van Reizigers die betrekking hebben op zijn dienstverlening af in overeenstemming met zijn Algemene Voorwaarden en het Programma van Eisen, zonder daarbij onderscheid te maken tussen klachten die bij hemzelf worden ingediend en klachten die via Derden, waaronder MaaS-dienstverleners, bij hem terecht komen.
8. Indien de Concessiehouder optreedt als MaaS-dienstverlener en in die hoedanigheid multimodale (keten)reizen aanbiedt aan Reizigers, verwijst hij Reizigers die klachten bij hem indienen over een onderdeel van een door hem gedistribueerde ketenreis dat niet onder zijn verantwoordelijkheid valt, in navolging van het Programma van Eisen op tijdige wijze door naar de Derde die verantwoordelijk is voor het betreffende onderdeel van de ketenreizen.

# Rol concessieverleners

Bijvoorbeeld:

Rol	Activiteit, bijvoorbeeld
<b>Regelmaker</b>	Afdwingen non-discriminatoire doorverkopen van OV-tickets, data delen
<b>Regisseur</b>	Coördineren van integratie OV en andere vervoervormen
<b>Facilitator</b>	Samenwerking organiseren
<b>Pionier</b>	Toestaan van meer tariefvrijheid
<b>Kennismakelaar</b>	Delen van kennis met gemeenten over MaaS, data en privacy

# Discussie

- ▶ Wat kunt u bieden aan concessiehouders?
- ▶ Wat heeft u (naast de 8 eisen) nodig van concessieverleners?

# Discussie

- ▶ De MaaS-waardige bestekseisen gaan een belangrijke bijdrage leveren aan de doorbraak van MaaS

# Discussie

- ▶ Met incentives voor MaaS-dienstverleners en mobiliteitsaanbieders kunnen concessieverleners sturen op publieke doelen

# Discussie

- ▶ Een goed referentie-aanbod aan tarieven en producten is cruciaal voor MaaS-dienstverleners om OV een volwaardige plek in de MaaS-dienst te geven



# Delen van ideeën over de eisen

- ▶ Eisen zijn dynamisch!
- ▶ Ga naar <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/maaswaardige-ov-concessies>
- ▶ Stuur een email naar:
  - ▶ Guy Hermans [guy.hermans@crow.nl](mailto:guy.hermans@crow.nl)
  - ▶ Jaap Sytsma [j.sytsma@muconsult.nl](mailto:j.sytsma@muconsult.nl)

# Wij zijn MuConsult!

- ▶ MuConsult is een advies- en onderzoeksbureau op het gebied van verkeer en vervoer en ruimtelijke planning. Werkvelden zijn onder meer bereikbaarheid, gedragsbeïnvloeding, openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, innovaties, economie en relatie ruimte en mobiliteit.
- ▶ Wij zijn opgericht in 1990 en bestaan dit jaar 30 jaar. In deze 30 jaar hebben we vaak vooropgelopen bij belangrijke vernieuwingen binnen de sector. Ons team (20-25 mensen) bestaat uit enthousiaste en betrokken professionals.
- ▶ Wij bieden producten en diensten integraal aan, waarbij onze adviseurs over hun eigen vakgebieden heen kijken. We bieden procesbegeleiding vanuit de inhoud.
- ▶ Referenties Mobility as a Service, o.a.:
  - ▶ Onderzoek naar (beleids)aanbevelingen voor concessieverleners over het bevorderen van het gebruik van MaaS en onderliggende mobiliteitsdiensten (lopend), opstellen van bestekteksten die bijdragen aan de ontwikkeling van MaaS-waardige openbaar vervoer concessies (2019).
  - ▶ Procesbegeleiding ontwikkeling en aanbesteding van MaaS-pilots in Utrecht Leidsche Rijn, Limburg en Nijmegen Heijendaal (sinds 2017).
  - ▶ White paper Mobility as a Service Bouwstenen voor keuzen IenM (2017).

*Slimme app moet forens Leidsche Rijn uit de auto krijgen*

*Drukte in spits Nijmegen beter gespreid door aangepaste roosters studenten*

*MaaS ook geschikt voor doelgroepenvervoer*

*Drie generaties spitsmijdenprojecten: wat heeft het ons geleerd en hoe nu verder?*

*OV-concessies worden door acht eisen MaaS-waardig*

*National collaboration to move MaaS from innovation to practice: the MaaS case for the Utrecht Leidsche Rijn region*