

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 249

van **KARIN BROUWERS**

datum: 15 november 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Mobility as a service (MaaS) - Overeenkomst

Volgens een artikel in Trends/Tendances van donderdag 13 oktober 2022 zijn de Federale Regering en de gewesten overeengekomen om het concept 'mobility as a service' te ontwikkelen. Het is een aanpak waarbij de gebruiker met één enkele toepassing toegang krijgt tot alle openbare en gedeelde vervoersmiddelen, dit om het autogebruik terug te dringen.

Naast voldoende aanbod vanwege het openbaar vervoer en deelmobiliteit, is het belangrijk dat de toegang wordt verbeterd. Vaak wordt het gebruik van alternatief vervoer belemmerd door de wirwar van tarieven en tickets of de moeilijke toegang tot dienstregelingen.

Om de modal shift te realiseren, wordt er dus ingezet op digitale instrumenten om de overstap naar alternatieve vervoersmiddelen te vergemakkelijken door bijvoorbeeld combinaties voor te stellen van verschillende vervoersvormen met o.a. deelvoertuigen.

Daarom hebben de Federale Regering en de gewesten recentelijk een akkoord gesloten om een kader op te zetten voor de ontwikkeling van mobility as a service. Het beoogt de samenwerking tussen de verschillende overheidsniveaus te ontwikkelen. Elk gewest heeft immers zijn eigen openbare mobiliteitsoperatoren en er komen steeds meer spelers bij in het kader van de deelmobiliteit.

Georges Gilkinet, federaal minister van Mobiliteit, is belast met de uitvoering van dit project. Er zou nu een akkoord zijn over een interfederale visie op MaaS. Het gaat er niet om een monopolistisch publieke MaaS te creëren. De minister wil doeltreffend en duurzaam inspelen op de nieuwe mobiliteitsbehoefte van de gebruikers, het gebruik van verschillende vervoerswijzen aanmoedigen en vereenvoudigen en zo een vloeiendere mobiliteit te realiseren.

In België zijn er al verschillende van degelijke diensten gelanceerd. Zo zijn er Olympus Mobility en Skipr, maar ook STIB, in samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, bereidt de lancering voor van Move Brussels.

Minister Gilkinet juicht toe dat er particuliere en openbare initiatieven zijn, maar door samen met de mobiliteitsactoren gemeenschappelijke regels vast te stellen, zullen wij de ontwikkeling van MaaS versnellen.

Een van de punten in de overeenkomst zou het vooruitzicht zijn van de toekenning van een vergoeding aan de particuliere spelers in het verhaal van MaaS.

Een andere kwestie is de toegang tot tickets. Exploitanten van het openbaar vervoer staan niet altijd toe dat alle kaartjes worden doorverkocht. Zo staat de NMBS momenteel de doorverkoop van abonnementen door externe MaaS-diensten niet toe, wel de doorverkoop van tickets. Op dit punt wordt in de eerste interfederale MaaS-overeenkomst gesproken over het openstellen van de toegang tot meer vervoerbewijzen door aanbieders van het openbaar vervoer.

Daarnaast moeten de reizigers ook toegang hebben tot essentiële informatie voor de reizigers zoals dienstregelingen, vertragingen, werkzaamheden, ...

De terughoudendheid van de exploitanten van openbare netwerken is ook te wijten aan de vrees om de controle te verliezen aan grote digitale spelers zoals de Gafa, een acroniem dat verwijst naar Google, Apple, Facebook en Amazon, de vier Amerikaanse internetgiganten. Veel mensen gebruiken nu al Google Maps of Apple Maps om hun route en vervoermiddel te bepalen. Alleen kunnen er geen tickets worden gekocht via deze applicaties.

Volgens minister Gilkinet moet ervoor worden gezorgd dat de overheid controle kan houden over mobiliteitsdata om er beleid te kunnen op afstemmen.

1. Wat zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen in deze overeenkomst?
2. Welke standpunten nam Vlaanderen in bij deze overeenkomst?
3. Op welke manier werden privé-aanbieders betrokken in de opmaak van deze overeenkomst?
4. Op welke wijze zal de overeenkomst worden opgelegd aan de privé-aanbieders van MaaS-services?
5. Zullen de exploitanten bereid zijn om meer toegang te geven tot hun producten in het kader van MaaS?
6. Welke diensten worden er naast openbaar vervoer en deelmobiliteit meegenomen? Wordt er bijvoorbeeld ook aan publieke parkings gedacht?
7. Is het mogelijk om de overeenkomst rond 'mobility as a service' ter beschikking te stellen aan het Vlaams Parlement?

ANTWOORD

op vraag nr. 249 van 15 november 2022

van **KARIN BROUWERS**

1. In uitvoering van het federaal regeerakkoord werd een werkgroep 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. Voor elke gefedereerde entiteit werd een stand van zaken opgemaakt door de aandacht toe te spitsen op vier hoofdthema's: markt & economisch model, data en IT-integratie, bewustmaking en multimodale infrastructuur. De belangrijkste conclusies en aanbevelingen die voortvloeien uit de interfederale visie voor MaaS spitsen zich toe op deze thema's:

a. **Markt en economisch model:**

- Keuze van het marktmodel: Het huidig marktmodel is een open model. Om duidelijke spelregels te bepalen zal, in een eerste stap, 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.
- 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.
- Verkoop door derden: 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. 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.
- Rol van de openbaarvervoerbedrijven: De aanbieders van MaaS-oplossingen moeten toegang hebben tot een gamma van producten van de openbaarvervoerbedrijven in overeenstemming met de behoeften van de 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.

- b. **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

mobilititeitsexploitanten 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. Hiervoor wordt gefocust op volgende thema's:

- Gegevensbeheer en opslag
- Overdraagbaarheid
- Rapportage
- Standaarden

c. **Bewustmaking:** Er zullen interfederale bewustmakingscampagnes worden opgezet via een interfederale werkgroep. Ook is er aandacht voor financiële stimulansen en zal er bijzondere aandacht worden besteed aan de toegankelijkheid van MaaS voor iedereen (cfr. inclusiviteit).

d. **Multimodale infrastructuur:** In sommige regio's zijn multimodale infrastructuren reeds ontwikkeld (cfr. Hoppinpunten in Vlaanderen). In de visie is opgenomen dat deze punten als uitgangspunt kunnen dienen voor de werkzaamheden van een specifieke werkgroep om de multimodale infrastructuur in het hele land gemakkelijk herkenbaar en uitvoerbaar te maken. In overleg met BMC (Belgian Mobility Card) zal worden nagegaan hoe de betalingsinfrastructuur zowel digitaal als fysiek kan worden geharmoniseerd.

2. Vlaanderen was net als de andere gefedereerde entiteiten vertegenwoordigd in de werkgroepen (cf. vraag 1) en werkte dus actief mee aan de interfederale visie. Vlaams Minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters valideerde de visie samen met de andere ministers van Mobiliteit tijdens de interministeriële conferentie op 7 september 2022.
3. Privé-aanbieders werden niet rechtstreeks betrokken bij de opmaak van de interfederale visie, maar het Vlaams MaaS afsprakenkader, waarbij een co-creatietraject werd doorlopen met 5 MaaS stakeholdergroepen (gebruikers, MaaS aanbieders, vervoersaanbieders, lokale besturen, datamakelaars) was een belangrijke bron van input voor deze visie. Voor meer informatie over het Vlaams MaaS afsprakenkader en de finale tekst, zie [Mobility as a Service \(vlaanderen.be\)](https://vlaanderen.be/mobility-as-a-service).
4. Het is in een eerste stap de bedoeling om een gedragscode op te stellen in overleg met de aanbieders van MaaS-oplossingen en de mobiliteitsoperatoren. Er zal nauwlettend worden toegezien op de naleving ervan.
5. In de interfederale visie is opgenomen dat de aanbieders van MaaS-oplossingen toegang moeten hebben tot een gamma van producten van de openbaarvervoerbedrijven in overeenstemming met de behoeften van de gebruikers en tot essentiële reizigersinformatie (dienstregelingen, vertragingen, werkzaamheden, plattegronden van stations). Daarnaast is één van de principes van het Vlaams MaaS afsprakenkader dat de vervoersaanbieders alle digitale diensten/middelen/vervoersbewijzen die relevant zijn voor de MaaS-oplossing binnen redelijke termijn beschikbaar stellen voor de MaaS-aanbieders die dit afsprakenkader onderschrijven, en omgekeerd, dat de digitale diensten van de vervoersaanbieder op een niet discriminerende wijze wordt aangeboden in de MaaS oplossing en bruikbaar zijn voor alle gebruikers van beide partijen (i.e. MaaS- en vervoersaanbieder).
6. In de interfederale visie wordt een vervoersexploitant omschreven als 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.

7. De visie is online beschikbaar via volgende link:
https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/20220907_NiV_Vision%20interfederaale%20du%20MaaS_vFinale_NL_0.pdf.