

Advies over het uitwerken van een interfederale MaaS-visie

Brussel
6.04.2022

Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) werd opgericht door de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven.

De opdrachten van de CRB-koepel:

- via de organisaties die de arbeidswereld en het bedrijfsleven vertegenwoordigen een sociale consensus bewerkstelligen over de werking van de economie en de sociaaleconomische problemen en ook over de doelstellingen en de belangrijkste principes met als doel het sociaaleconomische beleid in een door de sociale partners gewenste richting te leiden;
- via het initiatiefrecht van de CRB de aandacht van de overheden en van de politiek verantwoordelijken vestigen op de problemen die zich voordoen op sociaaleconomisch gebied, met als doel die op de agenda van de overheid te plaatsen;
- via adviesaanvragen over wetsontwerpen de interactie vergemakkelijken tussen de overheden en de politiek verantwoordelijken en de samenleving met betrekking tot de toegepaste sociaaleconomische beleidslijnen.

Blijde Inkomstlaan 17-21, 1040 Bruxelles | +32 2 233 88 11 | info@ccecrb.fgov.be | www.ccecrb.fgov.be
 Contactpersoon: Michèle Pans | 02 233 88 51 | mipa@ccecrb.fgov.be

Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling

De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) werd opgericht door de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling.

Het is zijn opdracht:

- om adviezen uit te brengen over de maatregelen betreffende het federale en Europese beleid inzake duurzame ontwikkeling die door de federale overheid worden genomen of gepland, meer bepaald in uitvoering van de internationale verbintenissen van België;
- om een discussieforum te zijn over duurzame ontwikkeling;
- om wetenschappelijke studies voor te stellen in de domeinen die betrekking hebben op duurzame ontwikkeling;
- om de actieve medewerking te verkrijgen van de openbare en private instellingen en ook van de burgers om die doelstellingen te verwezenlijken.

Kruidtuinlaan 50/70, 1000 Brussel | +32 2 743 31 50 | mail@frdo-cfdd.be | www.frdo.be
 Contactpersoon: Fabrice Dehoux | 02/743 31 58 | fabrice.dehoux@cfdd.be

Nationale Arbeidsraad

De Nationale Arbeidsraad (NAR) werd opgericht bij wet van 29 mei 1952. Deze wet geeft de NAR de volgende bevoegdheden :

- de eerste en belangrijkste bevoegdheid is het uitbrengen van adviezen of het formuleren van voorstellen betreffende sociale vraagstukken, aan de Belgische regering en/of parlement;
- de tweede veeleer residuale bevoegdheid is het geven van adviezen over bevoegdheidsconflicten tussen paritaire comités.

Ingevolge de wet van 5 december 1968 is de NAR ook gemachtigd collectieve arbeidsovereenkomsten te sluiten voor het geheel van de economische bedrijvigheid of voor één van de bedrijfstakken.

Bovendien heeft de NAR krachtens diverse wetten de opdracht adviezen te geven of voorstellen te doen vooraleer de desbetreffende uitvoeringsbesluiten worden aangenomen; dat geldt zowel voor het individueel en collectief arbeidsrecht (arbeidsduur, arbeidsovereenkomsten, bescherming van het loon ...) als voor het socialezekerheidsrecht (onderwerping aan de sociale zekerheid, begrip "loon waarop bijdragen verschuldigd zijn", pensioenen ...).

Blijde Inkomstlaan 17-21, 1040 Brussel | +32 2 233 88 11 | cntgreffe-nargriffie@cnt-nar.be | www.cnt-nar.be
 Contactpersoon: Sarah Leonard | 02 233 88 92 | sl@cnt-nar.be

Inbehandelingneming

De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO), de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR), hierna "de raden", ontvingen in december 2021 een adviesvraag van de minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet, met betrekking tot het opstellen van een interfederale visie op MaaS (Mobility as a Service).

Het kabinet van de minister heeft op 19 januari deze adviesvraag en de lopende werkzaamheden voorgesteld aan de raden.

De raden zijn vervolgens op 10 en 24 februari, 9, 18 en 31 maart 2022 bijeengekomen om dit advies voor te bereiden. Het advies werd door de gemeenschappelijke plenaire vergadering van de CRB en de NAR en door de algemene vergadering van de FRDO via schriftelijke procedure op resp. 6 en 19 april 2022 goedgekeurd.

1 Raadpleging

- [1] De raden bedanken de minister dat hij hen bij deze werkzaamheden heeft betrokken en dat hij daarbij de termijnen noodzakelijk voor een goed overleg heeft gerespecteerd. Ze danken hem ook voor het feit dat hij in deze adviesvraag vier vragen had vermeld waarop hij een antwoord wenste te krijgen, wat de besprekingen vergemakkelijkte. Om de leesbaarheid van de tekst te vergroten, volgt de structuur van dit advies deze vier vragen echter niet volledig.
- [2] Aangezien het de ontwikkeling van een interfederale visie betreft, werden ook de gewestelijke sociaaleconomische en milieuraden¹ uitgenodigd om aan de werkzaamheden deel te nemen. Dat gebeurde onder meer door hun secretariaten aan de werkvergaderingen te laten deelnemen en via de voorstelling van hun publicaties.

2 Algemene opmerkingen

- [3] De raden **steunen** in het algemeen de invoering van geïntegreerde mobiliteitsdiensten (MaaS). Zij zijn zich ervan bewust dat de ontwikkeling van MaaS zowel **kansen** als **risico's** met zich mee zal brengen (deze kansen en risico's worden in een verslag van de Mora² behandeld). De raden zijn van oordeel dat op de risico's die zich kunnen voordoen, moet worden geanticipeerd en dat deze tot een minimum moeten worden beperkt. Op die manier kan MaaS het scala van mogelijke mobiliteitsoplossingen uitbreiden en aldus bijdragen tot een verbetering van de mobiliteits situatie voor zoveel mogelijk mensen.
- [4] De raden pleiten ervoor het MaaS-ecosysteem in te passen in een **duurzaam mobiliteitsbeleid**.³ Het betreft een mobiliteitsbeleid dat volgens hen terzelfder tijd drie doelstellingen zou moeten nastreven, nl. :
- de burgers (met inbegrip van de werknemers) op een betaalbare, veilige en efficiënte manier toegang verschaffen tot goederen en diensten, de arbeidsplaatsen en het sociaal maatschappelijk leven ;

¹ RLBHG (Raad voor het leefmilieu), Brupartners, Mora, Minaraad, SERV (Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen), CESE Wallonie (Conseil économique, social et environnemental de Wallonie)

² Mora, [Mobiliteitsverslag 2018](#), deel 2, hoofdstuk 5

³ Zie [Advies CRB 2015-2220](#), Basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, 18/11/2015

- de bedrijven in staat stellen om op een concurrentiële, veilige en efficiënte manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen en diensten op dezelfde manier te kunnen afleveren ;
 - de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de volksgezondheid minimaliseren.
- [5] De raden steunen ook de wens om een **interfederale visie op MaaS** te ontwikkelen. Het is immers een belangrijk bestuursinstrument (governance). Deze visie zal het voor zowel de huidige als toekomstige regeringen (federaal en gewestelijk) mogelijk maken om een gemeenschappelijke koers te bepalen.
- [6] Ze zijn echter van mening dat een dergelijke visie zou geïntegreerd moeten worden in een **interfederale visie op mobiliteit**. In dit opzicht zou het interfederaal mobiliteitsoverleg, in het belang van de mobiliteitsgebruiker, zowel operationeel als infrastructureel meer multimodaliteit mogelijk moeten maken door onder meer het faciliteren van een coherent beleid rond MaaS⁴.
- [7] Bij de uitvoering van een visie op mobiliteit en MaaS benadrukken de raden de noodzaak van **samenhang tussen de verschillende beleidslijnen**. Deze samenhang moet zowel **interfederaal** (tussen de verschillende beleidsniveaus van het land, bv. bij het opstellen van gewestelijke mobiliteitsplannen, vooral omdat MaaS hoofdzakelijk een gewestbevoegdheid is) als **horizontaal** (binnen hetzelfde beleidsniveau) zijn. De beleidslijnen inzake mobiliteit, ruimtelijke ordening, verkeersveiligheid en milieu zullen dus op elkaar moeten worden afgestemd.
- [8] Er bestaan al MaaS-ecosystemen, zowel in België als in het buitenland, en er lopen verschillende **testprojecten** (bv. bij de MIVB). De raden moedigen de overheden aan om zich te laten inspireren door de resultaten hiervan.

3 Governance en invoering van een kader

3.1 Algemene governance

- [9] De raden zijn van mening dat de visie zou moeten **definiëren wat het concept MaaS inhoudt**. De MORA definieert dit bv. als volgt⁵: *"'Mobility as a service' of 'MaaS' is de integratie en toegang tot verschillende publieke en private vervoersmodi in één digitaal mobiliteitsaanbod. Op basis van real-time informatie en persoonlijke voorkeuren biedt MaaS de reiziger een aanbod op maat van multimodale en vraaggestuurde mobiliteitsdiensten via een digitaal platform (bv. een mobiele app), inclusief betaling en afhandeling van transacties."*
- [10] De raden zijn van mening dat het essentieel is dat **de gebruiker centraal staat** in MaaS. MaaS moet het voor de gebruiker gemakkelijk maken zich te verplaatsen, onder meer door de doorstroming en de duur van de verplaatsingen te optimaliseren en door rekening te houden met de kwaliteit van zowel openbare als private diensten, het gemak van betaling en de kosten. Voor de gebruiker moet MaaS daarom een soort geïntegreerd en gebruiksvriendelijk uniek loket zijn, zodat het grote publiek MaaS gemakkelijker zal aanvaarden.

⁴ [Gemeenschappelijke verklaring \(Brupartners, CRB, CESE Wallonie, SERV\)](#) "Van immobiliteit naar mobiliteit: nu handelen om het tijt te keren!", 28/03/2018

⁵ MORA, [Mobiliteitsverslag 2018](#), p. 12

- [11] De raden pleiten ervoor om op termijn te streven naar een **hoog integratieniveau**⁶, inclusief planning (routes, dienstregelingen, ...), ticketing en tarifiering, met inbegrip van abonnementen.
- [12] De raden pleiten voor de invoering van een MaaS-ecosysteem dat geografisch gezien **zo uitgebreid mogelijk is**. Gebruikers moeten zich immers met één systeem en één betaling over het hele nationale grondgebied kunnen verplaatsen.
- [13] Om de samenhang tussen de in de toekomst ontwikkelde initiatieven te verzekeren en een volledig geïntegreerd en efficiënt MaaS-ecosysteem te garanderen, zijn de raden van mening dat **de federale en regionale overheden** een **algemeen kader** moeten creëren dat de totstandbrenging van een MaaS-ecosysteem mogelijk moet maken. Een **centraal interfederaal orgaan** zou via een bestaand of nieuw op te richten instelling kunnen toezien op de uitvoering en naleving van dit algemene kader en het gegevensbeheer.
- [14] De raden zijn van oordeel dat dit orgaan een structuur moet opzetten die structurele uitwisselingen, dialoog en samenwerking **tussen de verschillende bij MaaS betrokken partijen** – waaronder onder andere publieke en private vervoeroperatoren en gebruikersverenigingen – mogelijk maakt.
- [15] De leden hebben over bepaalde punten geen overeenstemming bereikt. Die worden hieronder uitgewerkt (paragrafen [16] en [17]).
- [16] De leden die de meest representatieve werkgeversorganisaties vertegenwoordigen, zijn van mening dat MaaS veel kansen biedt voor de mobiliteit van morgen door de ontwikkeling van multimodale en milieuvriendelijkere mobiliteit te ondersteunen.

Volgens hen is het belangrijk een onderscheid te maken tussen twee concepten: de back-end, die het regelgevend kader van MaaS voorstelt, en de front-end, die de toepassingen zijn die door MaaS-exploitanten aan de eindgebruiker ter beschikking worden gesteld.

Wat de back-end betreft, moet het door de overheden vastgestelde kader betrekking hebben op de manier waarop gegevens worden beheerd en gedeeld door zowel vervoerexploitanten als MaaS-exploitanten, en niet op de criteria op te leggen aan MaaS-exploitanten (toegankelijkheid, inclusiviteit, prijs, milieueffect, arbeidsomstandigheden, ...) om te kunnen worden opgenomen in een MaaS. Het kader zal dus de informatiestromen definiëren: welk formaat, welke minimale informatie, welke transparantie, hoe is de uitwisseling van gegevens georganiseerd. Om het succes van MaaS te garanderen, zullen de overheden er bovendien voor moeten zorgen dat de openbaarvervoeroperatoren zich verbinden tot integratie in MaaS-systemen en dat particuliere exploitanten worden aangemoedigd om dat ook te doen. Beide met hun breedst mogelijke mobiliteitsaanbod.

Aangezien MaaS een nieuw concept is, is het belangrijk te zorgen voor een goed kader voor gegevensuitwisseling zonder al te veel regelgevende beperkingen die de ontwikkeling van dit instrument in de kiem zouden kunnen smoren.

⁶ Jana Schor et al. definiëren 5 niveaus van MaaS-integratie in "A topological approach to Mobility as a Service": A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals », ICoMaaS 2017 Proceedings : « levels of integration : 0 no integration; 1 integration of information; 2 integration of booking and payment; 3 integration of the service offer, including contracts and responsibilities; 4 integration of societal goals »

Wat de front-end betreft, zijn de leden die de meest representatieve werkgeversorganisaties vertegenwoordigen voorstander van de vrijheid van ondernemerschap en vereniging, binnen het opgelegde kader, zodat verschillende MaaS-operatoren hun eigen toepassingen kunnen ontwikkelen en zo aan de uiteenlopende behoeften van de eindgebruiker kunnen voldoen. Binnen dit kader zullen openbaarvervoeroperatoren ook hun eigen MaaS-toepassing kunnen ontwikkelen, zoals blijkt uit de huidige projecten.

- [17] De leden die de meest representatieve werknemersorganisaties vertegenwoordigen, onderstrepen dat uit onderzoek blijkt dat ongewenste effecten kunnen optreden bij de uitrol van MaaS-diensten. Ze zijn van mening dat die ongewenste effecten moeten vermeden worden bij de verdere opschaling van MaaS-diensten. Ongewenste effecten zijn mogelijk (1) een tweedeling waarbij enkel vermogenden een beroep kunnen doen op "high end" MaaS-oplossingen met openbaar vervoer (OV) als "low end" vervoersoplossing (2) groeiende ongelijkheid tussen regio's, vooral als MaaS zich enkel ontwikkelt in bepaalde stedelijke gebieden (3) vervoersarmoede voor mensen afhankelijk van OV als ontwikkeling van private MaaS diensten hand in hand gaat met afbouw van OV (4) een verschuiving naar zwaardere, meer ruimtegebruikende en vervuilende vervoersmodi ten koste van actieve modi, (5) een versnelde lifetime-cyclus van ingezette vervoersmiddelen.

Om die negatieve effecten te vermijden, moet niet alleen het OV sterk uitgebouwd worden, maar moet er idealiter over het Belgische grondgebied een geïntegreerde, publiek beheerde, performante MaaS-aanbieder komen. Indien er een andere keuze gemaakt wordt, moet de overheid een sterk regulerend kader vastleggen met duidelijke criteria waaraan MaaS-aanbieders en -operatoren moeten voldoen, zoals: integratie van het STOP-principe⁷, betaalbaarheid, dienstverlening, fiscaliteit, gebruiksgemak, toegankelijkheid, inclusie, milieu-impact en circulariteit, klimaat, arbeidsomstandigheden, verkeersveiligheid en veiligheid van de gebruikers. De regulator moet de MaaS-aanbieders periodiek evalueren op basis van deze criteria en indien nodig gepaste maatregelen nemen.

Concrete voorbeelden: (1) MaaS-aanbieders moeten op vlak van duurzaamheid het STOP-principe hanteren, en dus proberen via nudging de gebruikers de meest duurzame en gezonde keuze te laten maken. (2) Op vlak van inclusie moeten MaaS-aanbieders vertrekken vanuit de minst sterke gebruiker en rekening houden met verschillende groepen in de samenleving (bv. mensen met een beperking, buitenlandse origine, lagere inkomens en lager geschoolden, ouderen, digitaal ongeschoolden, moeders met kindwagens, vrouwen,). (3) Op vlak van betaalbaarheid mogen MaaS-aanbieders geen winstmarge nemen op OV-tickets.

3.2 Data

- [18] Dit kader zal bepalen hoe de MaaS- en transportoperatoren hun geanonimiseerde gegevens met het centrale orgaan moeten delen. Dit zal het MaaS-ecosysteem **periodiek evalueren** op basis van deze informatie en indien nodig gepaste maatregelen nemen.

⁷ Hiërarchie ; Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagens

- [19] Het orgaan gevraagd in § [13] zal er eveneens op toezien dat publieke en private vervoeroperatoren die bij MaaS betrokken zijn hun gegevens en diensten in real time toegankelijk maken. Het zal standaardprotocollen voor deze **gegevensuitwisselingen** vastleggen en de interoperabiliteit waarborgen. Dit zal uitwisselingen vergemakkelijken en de gebruikers van MaaS in staat stellen zich op een eenvoudige, efficiënte en gebruiksvriendelijke manier te verplaatsen, zonder meerdere handelingen te hoeven verrichten.
- [20] Dit orgaan zal ook moeten instaan voor het **beheer van de individuele gegevens**: de vertrouwelijkheid van de individuele gegevens en de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (AVG) waarborgen, de commercialisering van gegevens van privéaard voorkomen, de nodige aandacht besteden aan cyberveiligheid, ... Het zal ervoor zorgen dat de gebruikers van een toepassing niet meer gegevens delen dan strikt noodzakelijk is voor de werking ervan en dat de verschillende operatoren deze gegevens alleen gebruiken voor mobiliteitsdoeleinden.

3.3 Flexibiliteit

- [21] Het MaaS-ecosysteem zou de gebruiker de mogelijkheid moeten bieden haar of zijn **voorkeuren aan te passen** en waar het logisch is intermodaliteit aanmoedigen. Iemand die graag fietst, kan bijvoorbeeld aangeven dat hij of zij de fiets wil gebruiken als vervoermiddel, terwijl iemand met een lichamelijke handicap kan aangeven welke vormen van vervoer niet mogelijk zijn. Gebruikers kunnen verschillende voorstellen krijgen voor dezelfde route (optie 1: duurzame optie, optie 2: gezonde optie, optie 3: snelle optie,).
- [22] Een zekere **keuze aan vervoersmodi** zal moeten worden gewaarborgd aan de gebruiker. Een goede praktijk zou zijn de gebruiker te informeren over de milieueffecten van de keuzemogelijkheden die haar of hem ter beschikking staan, en zelfs **aan te moedigen de meest duurzame vervoerswijze te kiezen**.

3.4 Inclusiviteit

- [23] Het beginsel van **inclusiviteit** is voor de raden van het grootste belang. Wat MaaS betreft, is het de bedoeling aan iedereen toegang te geven aan dit ecosysteem, ongeacht haar of zijn geografische ligging of sociaaleconomische status. Daarom stellen de raden voor om organisaties die de verschillende relevante socio-economische groepen vertegenwoordigen bij het proces te betrekken.
- [24] De raden zijn van oordeel dat vervoermiddelen in de mate van het mogelijke **toegankelijk moeten zijn voor personen met beperkte mobiliteit**. In het geval van MaaS zouden zij hun specifieke toegankelijkheidsbehoeften via een app kenbaar moeten kunnen maken, zodat de meest geschikte modi aan hen worden aangeboden.
- [25] De raden verzoeken de overheden bijzondere aandacht te besteden aan de **digitale kloof**. Ze zijn van mening dat gebruikers naast apps voor smartphones ook informatie moeten kunnen krijgen, reserveringen moeten kunnen maken en 'fysiek' moeten kunnen betalen op verschillende cruciale locaties. Ze voegen hieraan toe dat de "Hoppincentrales" op dit vlak een interessant project vormen, waar trouwens ook telefonisch contact mogelijk zal zijn.

4 Mobiliteitsinfrastructuur en openbaar vervoer

- [26] De raden zijn van mening dat de ontwikkeling van MaaS - onder bepaalde voorwaarden – mee moet bijdragen tot een duurzame modal shift en dat de federale en gewestelijke overheden er dus op moeten toezien dat de verschillende **mobilitaatsinfrastructuren** voldoende en adequaat zijn om aan de vraag te voldoen.
- [27] Ze voegen hieraan toe dat de overheden ook zullen moeten zorgen voor een goede **interconnectie** tussen deze mobiliteitsinfrastructuren.
- [28] Ze zijn van mening dat het **openbaarvervoeraanbod** voldoende uitgebreid en frequent moet zijn. Zij voegen daaraan toe dat MaaS een instrument is dat het gebruik van het openbaar vervoer kan aanmoedigen.
- [29] De raden zijn van mening dat **het openbaar vervoer – en in het bijzonder het spoor –** de ruggengraat van de mobiliteit – en dus van een MaaS-ecosysteem – moet vormen. Daarom is het belangrijk ervoor te zorgen dat de openbaarvervoeroperatoren een kwalitatief hoogstaande dienst leveren. In dit verband benadrukken de raden dat de interfederale MaaS-visie moet aansluiten op de andere ontwikkelde visies (waaronder de Spoorvisie 2040, waarover de raden advies hebben uitgebracht).⁸ De raden ondersteunen een centraal uitgangspunt uit deze visie voor beter genetwerkt vervoer (alle vormen van openbaar en privévervoer) tegen 2040 met een knooppuntmodel, dat overstappen tussen trein en de andere transportmodi stimuleert.
- [30] Als eerste stap in de implementatie van een MaaS-ecosysteem in België vragen de raden de federale regering samen te werken met de gewestelijke overheden en de openbaarvervoermaatschappijen, om zo snel mogelijk een **geïntegreerd openbaarvervoersysteem** (zowel de integratie van de openbaarvervoertarieven en -tickets als de integratie van het openbaarvervoeraanbod) te ontwikkelen dat toegankelijk, gebruiksvriendelijk en gemakkelijk te gebruiken is.
- [31] De raden staan positief als overheden initiatieven ontwikkelen om **zelf een publieke MaaS integrator te ontwikkelen**.

5 Multimodaliteit

- [32] De raden vragen aandacht te besteden aan de mogelijkheid van een goede **combinatie van openbaar vervoer, gedeelde mobiliteit en persoonlijke vervoermiddelen** zoals auto's (onder andere elektrisch), fietsen, steps, wandelen, ... om de aanvaarding van MaaS door potentiële gebruikers te vergemakkelijken.
- [33] Ze zijn van mening dat er moet worden gezorgd voor een voldoende aanbod van **zachte vervoerswijzen**, zoals deelfietsen. Ze dringen erop aan dat ook het dichte netwerk van trage wegen in dit ecosysteem wordt geïntegreerd, evenals de mogelijkheid bepaalde afstanden te voet af te leggen. Veilige infrastructuur voor voetgangers en fietsers is ook een belangrijk element om het gebruik van zachte vervoerswijzen te bevorderen.

⁸ Advies [CRB 2022-0600](#) et [NAR 2.279](#) "Ontwerp van Spoorvisie 2040" van 09/03/2022, en [advies FRDO 2022a02](#) over het ontwerp Spoorvisie 2040 van 08/03/2022.

- [34] De raden zijn van mening dat **deelmobiliteit**, dat een alternatief kan zijn voor de privéauto, geïntegreerd moet worden in een MaaS-ecosysteem.
- [35] De raden dringen aan op maatregelen om de **nadelen van free-floating fietsen en steps**, zoals foutparkeren, beschadiging van apparatuur, ..., te beperken.
- [36] Ze vragen de bevoegde overheden om de verschillende mobiliteitsfuncties samen te brengen in **hoppinpunten / mobipunten**. Deze moeten ontwikkeld kunnen worden in woonkernen en economische zones. Ze zijn ook van mening dat de **treinstations** multimodale en multifunctionele knooppunten moeten worden.
- [37] Ze voegen hieraan toe dat in de buurt van deze multimodale knooppunten voorzien moet worden in **beveiligde parkeerplaatsen** voor auto's en fietsen.

6 Financiële aspecten

- [38] De raden zijn van mening dat MaaS **financieel aantrekkelijk** moet zijn - rekening houdend met de verschillende beschikbare prijsopties - waarbij de passagiers systematisch voor elk traject de goedkoopste prijs wordt aangeboden. Ze voegen hieraan toe dat **het tariefaanbod eenvoudig en homogeen** moet zijn.
- [39] De raden zijn van mening dat **eventuele specifieke tarieven** (zoals tickets tegen verlaagde prijs of abonnementen) automatisch in het MaaS-ecosysteem moeten worden geïntegreerd voor die mensen die er recht op hebben.
- [40] De raden achten het raadzaam dat het **vrijwillige 80/20-derdebetalerssysteem** wordt uitgebreid tot al de gecombineerde abonnementen en dat de open overheidsenveloppe voor de financiering van het uitgebreide 80/20-systeem door de federale regering en de gewestregeringen samen wordt gespijst. De Raden vragen de federale minister van Mobiliteit Gilkinet om dit punt te agenderen op een vergadering van het ECMM (Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit)⁹.
- [41] De raden wijzen erop dat het **mobiliteitsbudget** in zijn huidige vorm multimodaliteit en dus ook het concept MaaS promoot. De ontwikkeling ervan zal er volgens hen toe bijdragen dat het concept bij een deel van de werknemers bekend wordt.

7 Ontwikkeling van MaaS in landelijke gebieden

- [42] De raden merken op dat de mobiliteitsbehoeften in **landelijke** en stedelijke gebieden verschillend zijn. Ze vinden dat de ontwikkelaars van MaaS-oplossingen ook rekening moeten houden met deze verschillen en met de mobiliteitsdiensten die in landelijke gebieden bestaan (mobiliteitscentra, sociale taxi's, gemeentelijke pendelbussen, flexiTEC, ...). Ze voegen eraan toe dat het een goede zaak zou zijn indien het hele grondgebied door MaaS zou worden bestreken en indien een voldoende niveau van interoperabiliteit zou worden gewaarborgd. De raden vragen dan ook dat de federale overheid de gewesten uitnodigt om deel te nemen aan de implementatie van een MaaS-ecosysteem dat het hele grondgebied bestrijkt.

⁹ [Advies CRB 2021-0125](#) en [NAR 2.194](#) "Advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2021", 20/01/2021

- [43] De raden zijn van mening dat de hierboven beschreven **multimodale knooppunten** ook interessant zijn in minder dichtbevolkte of landelijke gebieden. Ze zouden gecombineerd kunnen worden met *shuttlediensten*, zodat zij voor een zo groot mogelijk aantal mensen bereikbaar zijn.
- [44] MaaS zou de ontwikkeling van **mobiliteit op aanvraag** (met inbegrip van collectief openbaar vervoer op aanvraag, of private taxidiensten) kunnen aanmoedigen in meer landelijke gebieden, die nu soms minder goed bediend worden door het openbaar vervoer.
- [45] **Autodelen en fietsdelen** kunnen ook een goede oplossing zijn in deze gebieden.

8 Concrete initiatieven om de aanvaarding van MaaS door het grote publiek te versnellen

- [46] De raden stellen hieronder **verschillende initiatieven** voor (te nemen door verschillende overheden en actoren) om de voordelen van MaaS in de verf te zetten en aldus de aanvaarding ervan door het grote publiek te vergemakkelijken:
- MaaS testen via stedelijke games.¹⁰
 - de overheden zouden een welkomstpakket mobiliteit/MaaS kunnen aanbieden aan nieuwe inwoners van een stad zodat ze alle vervoerwijzen die tot hun beschikking staan kunnen uittesten.
 - de overheden zouden een MaaS-abonnement kunnen aanbieden als een automobilist haar of zijn auto opgeeft en de nummerplaat inlevert, alsook aan gezinnen zonder auto.
 - het grote publiek sensibiliseren via een tv-spel waarin teams een doel moeten bereiken door verschillende vervoermodi en MaaS-toepassingen te gebruiken.
 - er het thema van de mobiliteitsweek van maken.
 - een communicatiecampagne voor het grote publiek organiseren, bv. door affiches op te hangen op de autosnelwegen en de vaste infrastructuur van het openbaar vervoer (MIVB, De Lijn, TEC en NMBS).
- [47] Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de mobiliteitsbehoeften van **de meest kwetsbare groepen**.

9 Europees kader

- [48] De raden zijn van mening dat België de invoering van een "**interoperabele (open) MaaS-standaard**" op **Europees niveau** moet stimuleren, om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mobiliteitssystemen worden aangesloten op MaaS-toepassingen (met het oog op de effectiviteit en continuïteit van de dienstverlening en de impact op de modal shift). Deze norm moet opgenomen worden in de **Europese richtlijn betreffende intelligente vervoerssystemen** en de gedelegeerde handelingen ervan, met name voor wat de "nationale toegangspunten" betreft.

¹⁰ Zie bijvoorbeeld <https://www.maestromobile.eu/>