



VERENIGING INNOVATIEVE MOBILITEITSDIENSTVERLENERS

Position Paper

Deur-tot-deurvervoer de oplossing voor duurzaam, efficiënt en gebruiksvriendelijk OV.

Openbaar vervoer in Nederland ondergaat een enorme transitie. Nieuwe technologieën en innovaties zorgen dat reizen per bus, tram, trein of metro niet meer op zichzelf staan. Reizigers, zowel zakelijk als privé, krijgen andere vervoerswensen. Het autobezit neemt af, het gebruik van deelauto's, deelscooters en deelfietsen neemt toe. Reizigers zullen mobiliteit als een dienst afnemen, in plaats van zelf voertuigen te bezitten. Nieuwe technologieën zorgen voor optimaal en efficiënt gebruik van de vervoersinfrastructuren en optimaliseren de routes die de voertuigen afleggen waardoor mobiliteit goedkoper wordt en de beschikbare infrastructuur efficiënter benut worden.

De toekomst is dat het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps zal verlopen. Al deze ontwikkelingen vragen dus om nieuwe vervoersconcepten en aangepast (inter)nationaal beleid. Op Europees niveau is hiermee inmiddels een start gemaakt. De Europese Commissie (DG Move) werkt aan de voorbereiding van Regulering op het gebied van bovengenoemde mobiliteitsdiensten onder het programma Multimodal Digital Mobility Services (MDMS) ⁽¹⁾. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-digital-mobility-services_en

Innovatieve Mobiliteitsdienstverleners

Mobiliteitsdienstverleners realiseren al meer dan 15 jaar deze belangrijke vervoerswensen van de reiziger: het daadwerkelijk gebruik kunnen maken van een vervoersoplossing op maat. Of het nu gaat om woon-werkverkeer of particulier reizen, mobiliteitsdienstverleners zorgen dat reizigers op de meest efficiënte, duurzame en gewenste manier van A naar B kunnen reizen. Dit systeem zorgt ervoor dat het aantal reizigers gedurende de dag beter gespreid wordt en dat er minder druk ligt op spitsuren en autowegen. Op dit moment maken meer dan 1000 werkgevers en ca 1.000.000 werknemers gebruik van mobiliteitsdienstverleners. Ook de Rijksoverheid maakt gebruik van een dergelijke dienst. Dit alles met als doel het ontzorgen en het verbeteren van de dienstverlening aan de reiziger en de werkgever in al zijn vormen en daarmee het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

Mobiliteitsdienstverleners bezitten geen treinen, bussen, trams of railverbindingen

Om hier gebruik van te kunnen maken, werken de mobiliteitsdienstverleners samen met de concessiehouders in het OV zoals NS, Arriva, Connexxion, Keolis, EBS, Qbuzz en de stadsvervoerders GVB, RET en HTM.

¹EU-MDMS-diensten kunnen worden gedefinieerd als "systemen die informatie verstrekken over onder meer de locatie van vervoersfaciliteiten, dienstregelingen, beschikbaarheid en tarieven, van meer dan één vervoersaanbieder, met of zonder faciliteiten voor het maken van reserveringen, betalingen of uitgifte van tickets". Door de toegang tot informatie, boeking en betaling van mobiliteitsdiensten te vergemakkelijken, zullen deze diensten de duurzaamheid, veerkracht, efficiëntie en comfort van het gehele openbaar vervoerssysteem verbeteren.

Gelijk speelveld onontbeerlijk voor succesvol deur-tot-deur vervoer voor consument en werknemer.

Als mobiliteitsdienstverleners werken de VIM-leden in een concurrerende markt. Dat is een goede zaak, want dat verhoogt de kwaliteit en innovatie van het aanbod.

Machtsmisbruik door partijen met exclusieve rechten op het spoor ligt echter op de loer. Toegang tot het spoor en de treinen die daarop rijden zijn in handen van concessiehouders. Het gebruik door derden van deze railinfrastructuren en faciliteiten is nog onvoldoende geregeld of in wetgeving vastgelegd.

De door staatsecretaris voorgestelde kruisverwijzing naar MaaS-waardige bestekeisen zijn geen garantie voor een eerlijk Referentieaanbod van concessiehouder naar mobiliteitsdienstverleners. De concessiehouder bepaalt namelijk nog steeds zelf de tarieven en voorwaarden, alleen gaat ze dit in het voorstel van de MaaS-waardige bestekeisen nu doen samen met andere OV-bedrijven. Deze OV-bedrijven hebben afgelopen 15 jaar geen blijk gegeven voor een eerlijke Referentieaanbod te staan. De Maas-partijen, zakelijke mobiliteitsdienstverleners of ACM zijn geen partij in de totstandkoming van de Maas—waardige bestekeisen. Als gevolg van deze eenzijdige prijsstelling kan er dus geen sprake zijn van een eerlijke Referentieaanbod.

Concessiehouders kunnen n.l. met de kruisverwijzing naar 'MaaS-waardige bestekeisen' beperkende voorwaarden blijven stellen aan mobiliteitsdienstenaanbieders voor wat betreft toegang tot vervoersdiensten op het spoor zoals treinen, faciliteiten en andere diensten. Hiermee kunnen zij b.v. met hun eigen businesskaarten de mobiliteitsdienstverleners op achterstand zetten en die als gevolg daarvan hun businesscases uitgehold zien worden, zo concludeert ook de ACM.

De ACM heeft daarnaast in 2018 aangegeven dat OV-concessies te veel onderling verschillen in voorwaarden, looptijd en vorm dat een branche brede "one-size-fits-all" MaaS-waardige bestekeis dus onmogelijk is. Het Referentieaanbod kan enkel op (HRN) concessie-niveau bepaald worden. (Zie rapport ACM 2018). Als deze mogelijkheid ontbreekt, belemmert dit een soepele transitie naar Mobility As A Service (MaaS).

Indien deze marktverstoringproblematiek niet structureel wordt opgelost, zal de in het Regeerakkoord gewenste focus op investeren in uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor het OV (fiets, auto, water) met als leidraad de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 niet waargemaakt kunnen worden. Daarnaast kunnen concessiehouders, met name met onderhandse gegunde concessie, zich als enige partij ontwikkelen en ontstaat er een 'winner-takes-all' scenario op het gebied van duurzame (zakelijke) deelmobiliteit.

Oplossing

Leg in het Programma van Eisenpakket van de HRN-concessie vast dat de concessiehouder redelijke vergoedingen hanteert die efficiënt, transparant, niet discriminerend en evenredig zijn.

Wat wij voorstellen is

- Haal de beslissingsbevoegdheid van het z.g. Referentie- weg bij de HRN-concessiehouder en hevel deze over naar een onafhankelijk toezichthouder of marktmeester zoals b.v. in de telecom en zorg.
- Zorg dat het Referentieaanbod voldoet aan de transparantie-eis en Non-discriminatie eis, waaronder een minimale contractduur van 5 jaar.
- De HRN-concessiehouder dient dezelfde tarieven te hanteren voor de mobiliteitskaartaanbieders zoals zij die ook aan de eigen NS Businesscard en NSGO-kanten berekenen.
- Verplicht de HRN-concessiehouder dat alle diensten die zij aan de NS Businesskaarthouders en NSGO aanbieden ook ter beschikking gesteld worden aan de mobiliteitskaartaanbieders (t.w. dalurenkortingen NS, real-time reisinformatie, reisrestitutie en real-time wisselen van 2e naar 1e Klas).
- Zorg dat ACM cijfermatig onderzoek uitvoert naar het Referentieaanbod en mobiliteitsdienstverlenersmarkt om eerlijkheid van het huidige referentieaanbod vast te stellen.