

POSITION PAPER - MaaS-ecosysteem: géén verplichting technische standaarden

Achtergrond

Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en door verschillende consortia worden stappen gezet om de MaaS-pilots vorm te geven. Een belangrijk doel daarbij is te leren wat er nodig is om MaaS tot een schaalbare en rendabele dienst uit te rollen. In dit kader wordt een leeromgeving ingericht voor datadeling, en wordt gewerkt aan een standaard API (de TOMP API) om de aansluiting van Transport Service Providers (TSP's) aan de MaaS Service Providers (MSP's) te faciliteren. Daarmee wordt beoogd een 'open' systeem te creëren waarbij veel partijen de mogelijkheid hebben tot het ontwikkelen van MaaS diensten. Naast het doorontwikkelen en testen van de technische oplossingen, is het creëren van een feitelijk werkend ecosysteem een belangrijke voorwaarde. De verwachting is namelijk dat een werkende MaaS-systeem een positieve bijdrage levert aan de leefbaarheid in steden. En dit laatste is dan ook de belangrijkste reden dat wij als autodeelaanbieders MaaS niet alleen steunen, maar ook vinden dat wij er een belangrijke rol in moeten spelen.

Waarom dit position paper?

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat lijkt aan te sturen op het "verplichten" van de technische standaard (TOMP API), in eerste instantie middels een directe verplichting bij de MaaS-partijen die deelnemen aan de pilots, en nu zelfs via gemeentelijke beleidsmakers die regels opleggen richting de autodeelaanbieders. Deze verplichting baart ons grote zorgen en zien wij als grote bedreiging van het huidige aanbod en de toekomstige groei van autodelen in de gemeenten. Ook staat dit het succes van MaaS-pilots in de weg en worden (potentiële) klanten bovendien gedupeerd. Om deze redenen verzoeken wij de voorgenomen verplichting niet te bestendigen.

Zienswijze autodeelaanbieders

Wij staan positief tegenover de MaaS-pilots. Enkele van de ondertekenaars van dit paper zijn reeds gekoppeld met MaaS-providers of zitten in de afrondende fase. Het 'wat' staat om deze reden ook niet ter discussie. Het 'hoe', alleen koppelen via de TOMP-API, echter wel. Belangrijke kanttekeningen bij de TOMP API zijn:

- 1) De TOMP API is niet volwassen en heeft nog flink wat praktijkervaring nodig om doorontwikkeld te worden tot een stabiel en implementeerbaar product;
- 2) De technische, operationele en financiële impact van implementatie van de TOMP API voor deelautoaanbieders wordt onderschat;
- 3) De TOMP API verplicht stellen (in deze fase) en wellicht ook in de toekomst bedreigt de dienstverlening aan de klanten van de autodeelaanbieders.

Ad 1.

De TOMP API is vooral door MaaS-partijen ontwikkeld: wij als autodeelaanbieders waren gezien de gekozen aanpak onvoldoende in staat of bereidwillig bij dit proces aan te haken. Het ontsluiten van auto's via derden is een complexe zaak. Wij weten uit ervaring dat er veel tijd overheen gaat voordat een API goed werkt. Velen van ons werken al jaren aan het ontwikkelen van goede API's om ons voor te bereiden op een MaaS toekomst. Even los van de terugverdientijd van deze investering lijkt ons dat het uitgangspunt voor de pilots het succesvol testen van de propositie (het moet dus werken voor de klant) zou moeten zijn, ipv dat er technisch iets verplicht wordt. Het vroeg implementeren (of zelfs verplichten) van een TOMP API vinden wij onwenselijk. De kans is groot dat dat de dienst door deze onvolwassen technologie niet (goed genoeg) werkt. Eerst moeten de rollen van de participanten en daarmee de balans van het ecosysteem zijn bepaald. Temeer omdat sommige autodeelaanbieders al een goed werkende level-5 integratie kunnen bieden en de TOMP API dus ook (nog) niet nodig is voor deze aanbieders.

Ad 2.

In een MaaS-sessie is door het ministerie van I&W aangegeven dat zij inschat dat een implementatie van de TOMP-API rond de €20k aan kosten voor de TSP met zich meebrengt. Dat geldt mogelijk voor andere modaliteiten, echter voor (in ieder geval de grootste autodeelaanbieders) geldt dat het eerder om meer dan €200k gaat. Het haakt in op alle processen rond (en tussen verschillende vormen van) het autodelen en heeft consequenties voor de gehele infrastructuur. Het delen van auto's is nou eenmaal complexer dan men denkt: er zijn veel "edge-cases" waar ook in een API rekening mee gehouden dient te worden. Zoals gezegd werken de aanbieders reeds jaren aan goed werkende API's en die zijn momenteel voorhanden. Nu ook nog implementeren van TOMP betekent een financiële en tijdrovende inspanning van autodeelaanbieders - naast het feit dat de marges in de deelmobiliteit marginaal zijn en er dus maar beperkte mogelijkheid is tot investering.

Ad 3.

Onze diensten moeten te allen tijde goed werken voor de eindklant omdat wij als autodeelaanbieder ook iets te bewijzen hebben in onze samenwerking met steden om deze meer leefbaar te krijgen. Wat ons erg veel zorgen baart is dat een niet bewezen nieuw ecosysteem, met onvolwassen technische standaarden (de API koppeling), grote impact kan hebben op onze bestaande, bewezen business. Een verplichting van de gemeente om de TOMP API-koppeling in te voeren als randvoorwaarde voor het aanbieden van deelauto's is een grote bedreiging voor datgene wat we gezamenlijk de afgelopen jaren hebben opgebouwd. Aanbieders werken al 20+ jaar samen met gemeenten om steden leefbaarder te maken. Het is onlogisch en onwenselijk een techniek te verplichten die op dit moment nog geen feitelijk aanvullende waarde heeft voor de gebruiker, omdat diverse aanbieders al level 5 integratie bieden. Stel de MaaS-pilots hebben niet het verwachte resultaat dan zouden gemeenten de ingeslagen weg met autodeelaanbieders onverminderd door willen zetten. Belangrijk om scherp te houden in deze discussie: API is dus geen doel op zichzelf. Het doel is om verschillende modaliteiten dusdanig te ontsluiten dat bewoners ook zonder het bezitten van eigen vervoer mobiel kunnen zijn. Pas dan maken we steden leefbaarder.

Hoe nu verder?

1. Geen verplichtstelling TOMP API

Over het algemeen zien de meeste autodeelaanbieders meerwaarde in een standaard. Vanuit dit standpunt zou het goed zijn de TOMP API ontwikkeling door te laten lopen en volwassen te laten worden bij de partijen voor wie dit een logische volgende stap is, zoals voor die partijen die nog geen (level-5) integratie bieden via hun eigen API's. Ook is het zaak te leren van de eerste groep die reeds met 3rd party API's werkt. Zodra het ecosysteem draait moet de incentive voor de andere partijen groot genoeg zijn om eventueel over te stappen op de TOMP API. Het zou een goede doelstelling zijn wanneer de TOMP API aan het einde van de pilots volwassen is en daarbij dus breder gedragen zou zijn. Er is momenteel meer aan gelegen een samenwerking te bewerkstelligen en de MaaS pilots te versnellen dan een technische standaard te verplichten.

2. Wacht de evaluatie van de commerciële meerwaarde MaaS af, op basis van de pilotresultaten

Standaardisatie en regulering zijn noodzakelijke elementen in een goed werkend open ecosysteem en worden ook onderschreven door alle actoren. Maar zoals ook terugkomt in het denken van de MaaS Alliance is nadrukkelijk aandacht nodig voor de balans tussen de snelheid en vorm waarin het ecosysteem zich ontwikkelt, zodat er ook commerciële attractiviteit voor de aanbieders ontstaat in het ecosysteem. Bovendien zal pas echt kennis worden opgedaan in MaaS-pilots wanneer de apps ook daadwerkelijk een goede klantervaring geven en gebruikt worden. Dat geldt zowel voor het perspectief van de reiziger, maar ook zeker voor de autodeelaanbieders. De pilots zullen moeten aantonen welke rol en positie de autodeelaanbieder in het MaaS-ecosysteem heeft. De commerciële meerwaarde en de aantoonbare voordelen voor bestaande en toekomstige klanten moeten nog blijken. Autodeelpartijen participeren graag in deze zoektocht, zij zijn echter terughoudend voor grote investeringen in tijd en geld.

Resumerend stellen wij dat een verplichting van de TOMP API - zeker in deze pilotfase - vanuit het Rijk of vanuit gemeenten onwenselijk, contraproductief en voorbarig zou zijn. Voorlopig komt een verplichting van de onvolwassen TOMP API ruimschoots te vroeg. Nogmaals: autodeelaanbieders steunen het idee van standaardisatie, maar een verplichting is niet verstandig zoals hiervoor bepleit. We kunnen ons voorstellen dat gemeenten graag zien dat autodeelaanbieders integreerbaar zijn zodat MaaS vorm kan krijgen en hun doelstellingen gerealiseerd kunnen worden, maar de manier en techniek van integratie zouden niet uit moeten maken.

We hopen dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maar ook gemeenten onze argumentatie serieus wil meenemen in de overwegingen om de TOMP API verplicht te stellen, zodat we samen kunnen werken aan de totstandkoming van een voor alle partijen aantrekkelijk MaaS-ecosysteem.

Wij zijn uiteraard graag bereid onze inbreng nader toe te lichten. Hoogachtend,

Mevr. Karina Tiekstra – Directeur Mywheels
Dhr. Andrew Berkhout – Directeur Greenwheels
Mevr. Karen van den Boom - Directeur Sixtshare Benelux
Dhr. Robert Bosman – Directeur ShareNow NI
Dhr. Niki Sie – Directeur Juuve