BRUSSELS MOBILITY

BRUSSELS REGIONAL PUBLIC SERVICE

its.be

UPDATE: MAAS POLICY IN THE BRUSSELS-CAPITAL REGION

MARTIN LEFRANCQ , SMART MOBILITY COORDINATOR – BRUSSELS MOBILITY

GOOD MOVE – BCR'S NEW SUMP

be good move
be.brussels

MAAS GUIDANCE PAPER

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

**Note aux membres du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale**

Objet : Note d'orientation pour le déploiement d'un système MaaS (Mobility as a Service) en Région de Bruxelles-Capitale.

Annexe 1 : test égalités des chances

1. Introduction

Dans son concept, *Mobility as a Service* (*MaaS*) met à disposition des utilisateurs, de manière intégrée, toute l'offre existante de transport, publique ou privée, par le biais d'une interface simple, efficace, intuitive et à un prix concurrentiel par rapport au coût réel de possession d'une voiture privée[1]. Ce concept, s'il est mis en œuvre de manière optimale, permet de fournir une garantie aux usagers de répondre à l'ensemble de leurs besoins de mobilité (par exemple dans une logique de forfait mensuel ou de « pay as you go »), et renforce l'attractivité des alternatives à la voiture individuelle.

Dans le contexte de la finalisation du nouveau Plan Régional de Mobilité *Good Move*, dont le déploiement du *MaaS* constitue une des pierres angulaires dans le développement d'un système de mobilité vertueux, Bruxelles Mobilité souhaite proposer au Gouvernement une note d'orientation pour le déploiement d'un système de *Mobility as a Service* (*MaaS*) pour la Région de Bruxelles-Capitale.

La présente note décrit plus en détail le contexte, la complication, les orientations stratégiques proposées et présente une série d'actions recommandées afin de donner à la STIB et à Bruxelles Mobilité les outils nécessaires pour aboutir dans ce projet ambitieux. Toute la note repose en effet sur une collaboration étroite et forte entre l'autorité organisatrice de mobilité et l'opérateur de transports publics.

La récente « étude stratégique sur les scénarios de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale et la transition à l'horizon 2035 à l'ère des véhicules autonomes », pilotée par la STIB et à laquelle Bruxelles Mobilité a participé, conclut également à la nécessité absolue du développement d'une solution MaaS conjointement entre la STIB et Bruxelles Mobilité.

2. Executive summary

La mobilité est un enjeu conditionnant de la qualité de vie et de l'attractivité de la Région Bruxelles-Capitale. Elle doit offrir aux habitants et usagers de la Région l'efficacité du déplacement en assurant la valorisation du cadre de vie.

L'avènement des technologies de connectivité fait sans cesse émerger depuis quelques années, à Bruxelles comme ailleurs, de nouveaux services de mobilité souvent portés par de nouveaux opérateurs. Face à la multiplication des nouvelles offres de mobilité, qui côtoient les plus classiques (comme les Transports publics ou les taxis), l'usager ne recourt pas aisément à ces services variés, sur des supports différents, proposant des modalités spécifiques à chaque opérateur, et peut difficilement combiner ces services non harmonisés et parfois concurrents.

Pour optimiser l'accès à ces services et en assurer la combinaison efficace, la Région doit veiller au déploiement d'un concept MaaS (Mobility as a service) pour rencontrer 5 ambitions :

- la qualité du service rendu à l'usager ;
- l'universalité de l'accès aux services de mobilité ;
- l'intégration des objectifs régionaux de mobilité (plan Good Move) ;

[1] Le coût moyen de la possession d'une voiture s'élève en Europe à 616 € par mois. Source : https://www.leaseplan.com/corporate/~/media/Files/L/Leaseplan/240518%20Car%20Cost%20Index.docx

BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING

**Nota aan de leden van de
Hoofdstedelijke Regering**

Betreft: Oriënteringsnota voor de uitrol van een *MaaS*-systeem (*'Mobility as a Service'*) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Bijlage 1 : De gelijke kansentest

1. Inleiding

In zijn concept stelt 'Mobility as a Service' (MaaS) elk bestaand aanbod aan openbaar of privaat vervoer ter beschikking van gebruikers via een eenvoudige, doeltreffende en intuïtieve interface en dat tegen een concurrerende prijs ten opzichte van de reële kostprijs van het bezit van een personenwagen. Als dit concept optimaal geïmplementeerd wordt, kan het de gebruikers de garantie bieden dat het aan al hun mobiliteitsbehoeften tegemoetkomt (bijvoorbeeld in het kader van een maandelijkse forfaitaire vergoeding of een 'pay as you go'-systeem) en de aantrekkingskracht van de alternatieven voor de personenwagen versterken. In de context van de voltooiing van het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan Good Move, waarvan de uitrol van MaaS een van de hoekstenen in de ontwikkeling van een verdienstelijk mobiliteitssysteem vormt, wil Brussel Mobiliteit de Regering een oriënteringsnota voorstellen voor de ontwikkeling van een 'Mobility as a Service'-systeem (MaaS) voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
De huidige nota beschrijft de context, de moeilijkheid en de voorgestelde strategische oriëntaties meer in detail en stelt een aantal aanbevolen acties voor om de MIVB en Brussel Mobiliteit de nodige hulpmiddelen te geven om vooruitgang te boeken in dit ambitieuze project. De hele nota berust namelijk op een nauwe en sterke samenwerking tussen de organiserende mobiliteitsautoriteit en de openbaarvervoeroperator.
De recente strategische studie naar de mobiliteitsscenario's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de overgang tegen 2035 naar het tijdperk van de autonome voertuigen onder leiding van de MIVB en met medewerking van Brussel Mobiliteit, komt eveneens tot de conclusie dat de ontwikkeling van een MaaS-oplossing door de MIVB en Brussel Mobiliteit samen absoluut noodzakelijk is.

2. Executive summary

Mobiliteit geldt als een uitdaging die bepalend is voor de levenskwaliteit en de aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze moet de bewoners en gebruikers van het Gewest de doeltreffendheid van de verplaatsing bieden en tegelijkertijd voor een opwaardering van de leefomgeving te zorgen.
De opkomst van de connectivity-technologieën doet sinds enkele jaren, zowel in Brussel als elders, nieuwe mobiliteitsdiensten ontstaan die door nieuwe operatoren gedragen worden. Geconfronteerd met een veelvoud aan nieuwe vormen van mobiliteit naast de meer klassieke vervoersmodi (zoals het openbaar vervoer of de taxi's), is het voor de gebruiker niet eenvoudig om een beroep te doen op deze uiteenlopende diensten die voor elke operator specifieke modaliteiten aanbieden en slaagt hij er maar moeilijk in om deze niet-geharmoniseerde en soms concurrerende diensten te combineren.

Approved by BCR's Government on 04/04/2019

MAAS GUIDANCE PAPER

5 core values / ambitions for MaaS:

- Quality
- Inclusion
- Sustainable mobility objectives
- Efficiency
- Metropolitan service

MOBILITY OBJECTIVES – MODAL SHIFT

S T O P

MOBILITY OBJECTIVES – MODAL SHIFT

S

T

O

P

?

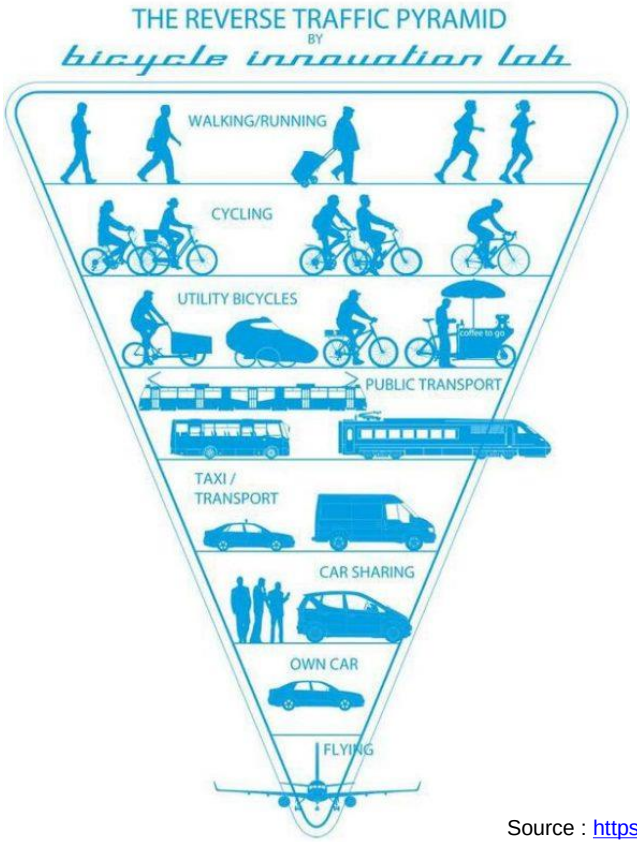
?

shared vs owned

?

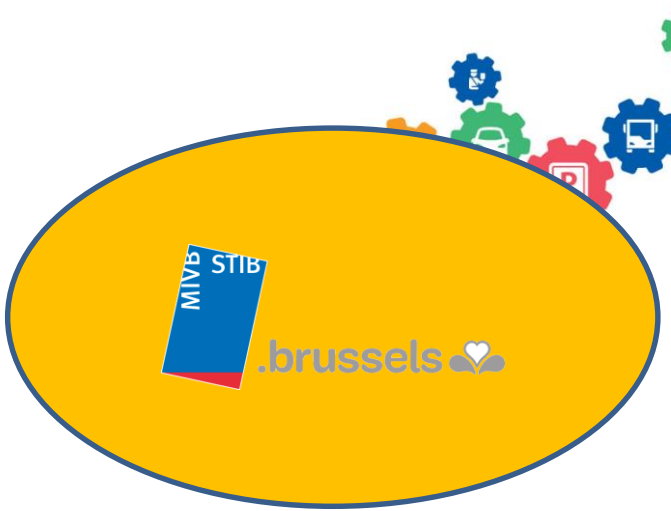
?

MOBILITY OBJECTIVES – MODAL SHIFT

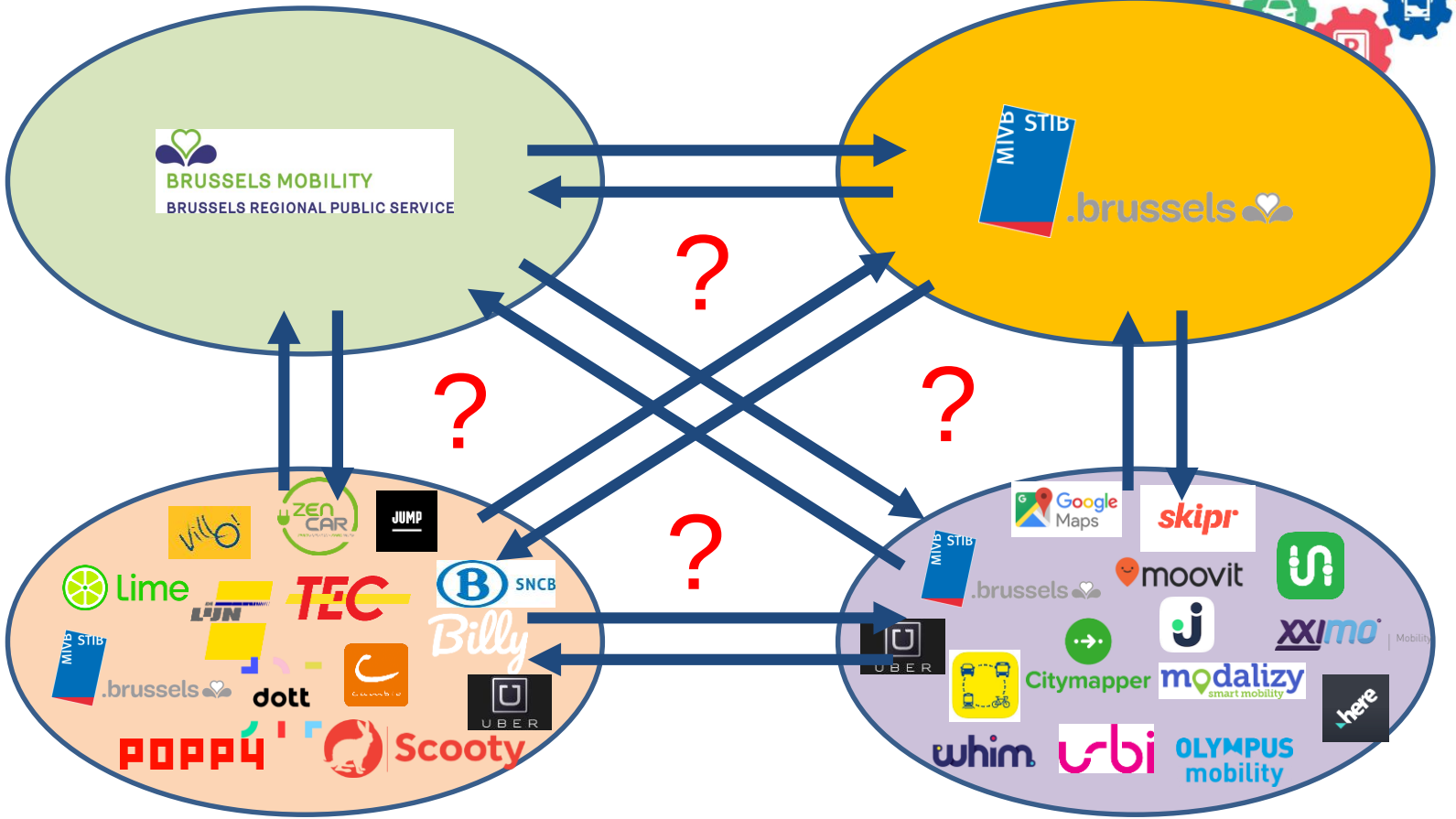


Source : https://www.bicyclenetwork.com.au/tips-resources/bike-friendly-communities/new-reverse-traffic-pyramid/

DATA FLOW CHART



DATA FLOW CHART



ITF – OECD'S CONTRIBUTION

International Transport Forum

OECD

BETTER POLICIES FOR BETTER LIVES

ITF – OECD'S CONTRIBUTION

Message More...

philippe crist · 3rd

Advisor, Innovation and Foresight at ITF - International Transport Forum

ITF - International Transport Forum

TIMELINE

Now

Draft of ordinance

March 2020

Start of ITF's contribution

Sept 2020

Shared mobility taskforce

Oct 2020

1st reading by BCR's Gov

Apr 2020

Shared mobility taskforce

Feb 2021

Promotion event and 2nd reading

May 2020

Advanced draft

Jul 2021

Final approval by Parliament

Summer 2020

Bilateral consultation

TBD

Entry into force

MARK YOUR CALENDARS

SHARED MOBILITY TASKFORCE