



Eindrapport Onderzoek Publieke waarde van Wmo en hubtaxi in MaaS

OV-bureau Groningen Drenthe en Publiek Vervoer

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3	4.	Toekomst van MaaS in Groningen-Drenthe	13	
	1.	Aanleiding	3	1.	Interviews	13
	2.	Doel van het onderzoek	3	2.	Sterkte-zwakte analyse	14
	3.	Onderzoeksopzet	4	3.	Scenario's voor MaaS in Groningen Drenthe	15
	4.	Leeswijzer	4	4.	Businesscase voor MaaS in Groningen – Drenthe	17
2.	Achtergrond	5	5.	Advies MaaS in Groningen-Drenthe	19	
	1.	Publiek Vervoer Groningen Drenthe	5	1.	Advies MaaS in Groningen – Drenthe periode 1	21
	2.	OV-bureau Groningen Drenthe	6	2.	Advies MaaS in Groningen – Drenthe periode 2	23
	3.	Vervoersuitdagingen in een ruraal gebied	7	3.	Tijdelijk Advies MaaS in Groningen – Drenthe	25
	4.	Samenwerking in een MaaS-pilot	8	▶	Bronnen - eindnoten	26
3.	Opbrengst MaaS-pilot	10	▶	Overige bronnen	27	
	1.	Terugblik op MaaS-pilot	10	▶	Interviews en werksessies	28
	2.	Technische opbrengst van de MaaS-pilot	12	▶	Bijlage – Overzicht voorkeursscenario's	29

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De provincies Groningen en Drenthe, gemeentes, OV-bureau Groningen Drenthe en Publiek Vervoer werken samen om het complete vervoersaanbod in de regio op een eenvoudige en gebruiksvriendelijke manier voor iedereen te ontsluiten, zodat de reiziger gestimuleerd wordt bij zijn of haar voorkeuren passende ketenreizen te maken. Onder compleet vervoersaanbod valt ook het Wmo-vervoer en vervoer met de hubtaxi. Er wonen ruim 41.000 Wmo-pashouders in de twee provincies die mogelijk van MaaS gebruik kunnen maken. De ambitie van de opdrachtgevers is het realiseren van een betaalbaar, toekomstbestendig, innovatief en integraal mobiliteitssysteem dat voorziet in de behoeftes van de reiziger binnen de provincies Groningen en Drenthe. Daarbij lopen zij tegen de volgende uitdagingen aan:

1. Iedereen moet (betaalbaar en veilig) kunnen reizen;
2. Bereikbaarheid buitengebied blijvend garanderen en zorgen dat voorzieningen bereikbaar blijven;
3. Onzichtbaar mobiliteitsaanbod aanboren;
4. Vraagafhankelijk en aanbodgericht vervoer integreren;
5. Deelaanbod realiseren.

Gezamenlijk zetten de provincies in op duurzame mobiliteit en ketenmobiliteit. Om de reiziger de mogelijkheid te bieden een optimale en betaalbare (keten)reis samen te stellen, moet het complete vervoersaanbod op een eenvoudige en gebruiksvriendelijke manier ontsloten en geïntegreerd worden. Mobility as a Service kan hier in voorzien.

Daarom hebben de overheden in Groningen en Drenthe een MaaS-pilot georganiseerd. Dit was één van de zeven landelijke MaaS Pilots die vanuit het Landelijke Programma MaaS (Ministerie IenW) zijn opgezet. Het programma liep van 2018 tot en met 2022. Elke pilot had een eigen focus op een beleidsdoel of doelgroep, waarbij de focus in Groningen en Drenthe op de Wmo-doelgroep lag. MaaS is binnen het Landelijk Programma MaaS gedefinieerd als 'het aanbod van multimodale, (vraag gestuurde) mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bijvoorbeeld een app) met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties.' Voor alle pilots zijn middels zogenoemde minicompetities MaaS-dienstverleners gecontracteerd. In Groningen-Drenthe is in 2020 hiervoor Arriva geselecteerd.

1.2 Doel van het onderzoek

Na de looptijd van twee jaar is er eind 2022 een formeel einde gekomen aan de MaaS-pilot. Vanuit de samenwerkingsorganisaties Publiek Vervoer en OV-Bureau is er de behoefte om enerzijds inzicht te krijgen in wat er tijdens deze pilot is ontwikkeld en anderzijds wil de opdrachtgever advies over de vervolgstappen in 2023 en verkennen of opschaling van de pilot kansrijk is. De centrale vraag is:

Heeft het publieke meerwaarde om Wmo-vervoer en hubtaxi te ontsluiten via een MaaS-app in de regio Groningen-Drenthe?

Door middel van (groeps)interviews en deskresearch worden de volgende deelvragen beantwoord:

- a) Op welke wijze is Publiek Vervoer in Groningen en Drenthe georganiseerd?
- b) Welke uitdagingen liggen er op het gebied van een betaalbaar, toekomstvast en inclusief mobiliteitssysteem in een meer rurale regio?
- c) Wat is er in het kader van de Nationale MaaS-pilot aan de zijde van Publiek vervoer (specifiek Wmo doelgroep) ontwikkeld om te koppelen aan Maas?
- d) Wat is de (potentiële) meerwaarde van MaaS voor Wmo in Groningen Drenthe in financiële en praktische zin?
- e) Hoe verder na 31 december 2022?
- f) Wat zijn de kansen voor een business case voor een MaaS dienstverlener in het sociaal domein?
- g) Wat zijn de kansen voor opschaling buiten Groningen en Drenthe?

Op basis van de antwoorden van deze deelvragen wordt in dit rapport een advies gegeven over de toekomst van MaaS in Groningen-Drenthe en de publieke meerwaarde van Wmo en hubtaxi in MaaS in de regio.

1.3 Onderzoeksopzet

Allereerst is er aan de hand van deskresearch informatie opgedaan om de huidige situatie te schetsen. Vanuit de deskresearch zijn vragen opgesteld voor de interviews met stakeholders. In totaal zijn er met 10 verschillende organisaties (15 personen in totaal) interviews afgenomen. Tijdens de eerste werksessie zijn de opbrengsten uit de deskresearch en de interviews gepresenteerd. Deze werksessie

stond voornamelijk in het teken van terugblikken op de pilot en het gezamenlijk invullen van een SWOT-analyse. Met 4 deelnemers van 3 organisaties zijn de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen van MaaS in Groningen-Drenthe besproken.

De verkregen informatie is geanalyseerd en verwerkt in 4 conceptscenario's die de basis vormden voor de tweede werksessie, die in teken stond van vooruitblikken. Tijdens de tweede werksessie zijn de 6 aanwezigen verschillende scenario's voorgelegd hoe MaaS verder ingezet kan worden om de doelen van de betrokkenen te realiseren. Hieruit is een duidelijk beeld naar voren gekomen over de plek van Wmo- en hubtaxi in MaaS en de mogelijke rol van MaaS in Groningen-Drenthe op zowel kortere als (middel)lange termijn. Vanzelfsprekend zijn ook concrete maatregelen besproken die stakeholders kunnen nemen om de gewenste rol van MaaS in de regio te realiseren.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de achtergronden van de pilot, waarbij onder andere aandacht is voor de samenwerking tussen overheden en marktpartijen en de opzet van de MaaS-pilot. Hoofdstuk 3 beschrijft de opbrengst van de MaaS-pilot, met aandacht voor organisatorische en praktische aspecten. Daarna volgt in hoofdstuk 4 aan de hand van scenario's een blik op de toekomst van MaaS in de regio. Tot slot bevat hoofdstuk 5 het advies om die toekomst te realiseren.

2. ACHTERGROND

2.1 Publiek Vervoer Groningen Drenthe

Publiek Vervoer Groningen Drenthe bestaat sinds 2018. Het is een samenwerking tussen alle (nu 23, eerder 32) gemeenten in de provincies Groningen en Drenthe. De provincies nemen via het OV-bureau deel aan Publiek Vervoer. Publiek Vervoer Groningen Drenthe streeft naar een inclusieve samenleving waaraan iedereen kan deelnemen. Samen met de samenwerkende overheden wil Publiek Vervoer een optimaal vervoersnetwerk creëren, dat betaalbaar en toekomstbestendig is.

Sinds april 2018 zijn Taxi Nuis, UVO, Connexion, de Grooth en DVG, met franchisenemers TCZ en Taxi Dorenbos, de vervoerders voor het publieke vervoer. Dit betreft het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, participatiewetvervoer, de hubtaxi en de ondersteuning van buurtbussen. Hiernaast is te zien hoe de vervoerders zijn verdeeld over de zeven percelen in Groningen-Drenthe.¹

De bovengenoemde vervoerders blijven vermoedelijk tot en met 2026 aan. Het contract is verlengd zonder dat er een nieuwe uitvraag is geweest. Publiek Vervoer bezit een (aparte) database voor klantgegevens, ritgegevens en spelregels. De eerste twee spreken voor zich.

De spelregeldatabase voorziet de MaaS applicatie van informatie of iemand gerechtigd is om met het publieke vervoer en de gewenste ondersteuning (vanuit de Wmo) tijdens de rit te reizen.

Connexion / De Grooth

- Regio: Centraal Groningen, Oost-Groningen en Noordmidden-Drenthe
- Aanbieder van: Wmo-vervoer en hubtaxi

Taxi Nuis

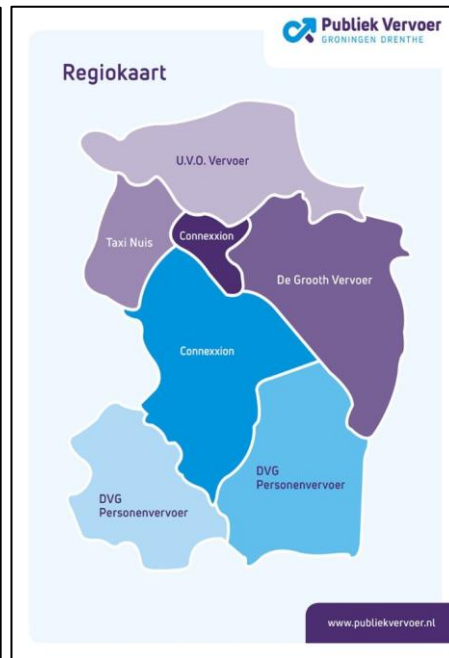
- Regio: Zuidwest-Groningen
- Aanbieder van: hubtaxi, Personen-, Wmo-, leerlingen-, Valys- en zittend ziekenvervoer

U.V.O. Vervoer

- Regio: Noord-Groningen
- Aanbieder van: Leerlingen-, Rolstoel-, Zieken-, en Publiek Vervoer

DVG Personenvervoer

- Regio: Zuidoost Drenthe, Zuidwest Drenthe
- Aanbieder van: hubtaxi, Wmo vervoer



Hubtaxi

Publiek Vervoer geeft tevens uitvoering aan de hubtaxi. Dit gebeurt met dezelfde vervoerders en voertuigen als die voor het andere contractvervoer worden ingezet. Dit draagt bij aan een efficiënt gebruik van voertuigen en daarmee van publieke middelen. Met de hubtaxi kunnen reizigers sinds 2018 binnen Groningen en Drenthe naar de dichtstbijzijnde hub worden gebracht als er geen bus- of treinverbinding in de directe omgeving is (of omgekeerd). De hubtaxi is bedoeld voor reizen van/naar een hub maar kan ook worden ingezet voor deur-tot-deur reizen wanneer de reis met regulier OV veel langer duurt. Reizigers moeten een rit minimaal een uur van tevoren reserveren. Er geldt tot en met december 2023 een speciaal actietarief als de reis gecombineerd wordt met het OV. In dat geval is voor reizen tot 20 kilometer het OV tarief van toepassing.²

Hoe kan de reiziger zijn rit met de hubtaxi en Wmo-vervoer boeken?³

De hubtaxi kan geboekt worden via het telefoonnummer of het e-mailadres van de desbetreffende vervoerder. Deze is momenteel nog niet te boeken via het MaaS platform.

Een Wmo-rit is te boeken via het telefoonnummer of een aanvraagformulier van de desbetreffende vervoerder. Bij Connexxion en DVG heeft de Wmo-pashouder inloggegevens nodig om de rit te boeken.

Het is voor personen die gebruik maken van Wmo-vervoer niet mogelijk om ketenreizen te plannen, te boeken en te betalen. Bijvoorbeeld: Ze moeten een taxi bellen om van A naar B te komen. De bus die ze op locatie B willen, moet apart geregeld en betaald worden.

2.2 OV-bureau Groningen Drenthe

OV-bureau Groningen Drenthe is in 2004 opgericht door de provincies Groningen en Drenthe samen met de gemeente Groningen om invulling te geven aan het opdrachtgeverschap voor het openbaar vervoer. De focus bij het OV-bureau ligt op het busvervoer.⁴

Missie

De samenwerking is bedoeld om vervoerskundige, maatschappelijke en financiële meerwaarde te creëren voor het openbaar vervoer in het gebied. De Missie is het realiseren, in stand houden en verbeteren van het mobiliteitssysteem waarbij het doel is om landelijke gebieden en de steden toegankelijk te maken.

Regisseur

Het OV-bureau heeft de rol als regisseur en ziet toe hoe de beschikbaarheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid van het OV gerealiseerd moeten worden. De uitvoering van dienstverlening die bijdraagt aan deze maatschappelijke doelen wordt gedaan door de vervoerder. Het OV-bureau werkt binnen vastgestelde financiële kaders en is daarnaast verantwoordelijk voor de vervoersontwikkelingen en de reizigersopbrengsten.

2.3 Vervoersuitdagingen in ruraal gebied⁵

In het landelijk gebied van Groningen en Drenthe liggen verschillende uitdagingen om in het gebied een betaalbaar, toekomstvast en inclusief mobiliteitssysteem te bieden. De belangrijkste uitdagingen die ten grondslag lagen aan de ontwikkeling van de MaaS pilot zijn:

Iedereen moet kunnen reizen

In dunbevolkte gebieden is niet altijd een dekkend OV-aanbod beschikbaar. Voorzieningen zijn vaak op grote afstand gesitueerd terwijl het aanbod van vervoer beperkt is. Het (deels) openstellen van regulier ov voor mensen die nu gebruik maken van doelgroepenvervoer, en het (deels) openstellen van doelgroepenvervoer voor reguliere gebruikers, kan deel zijn van de oplossing.

Weinig vraag naar en aanbod van openbaar vervoer en deelmobiliteit

In grote steden gaat de introductie van deelmobiliteit min of meer vanzelf. In rurale gebieden is dat niet zo, vanwege de kleine bevolkingsomvang. Ook het aanbod van fijnmazig OV neemt af. Welke rol kunnen MaaS en deelmobiliteit hebben in het rurale gebied?

De bereikbaarheid van het buitengebied blijvend garanderen

Voorzieningen op het Groninger en Drentse platteland verdwijnen en concentreren zich in de grotere kernen. Hierdoor stijgt het aantal vervoersbewegingen en daarmee de kosten voor doelgroepen- en openbaar vervoer. In deze gebieden is de hubtaxi beschikbaar die in de lokale behoeftes voorziet, maar vaak niet bekend is bij (boven)regionale reizigers.

Reizigersdoelgroep

De doelgroep van MaaS in ruraal gebied bestaat uit incidentele en regelmatige reizigers in een gebied met weinig voorzieningen en vervoeraanbod.

Mobiliteitsaanbod zichtbaar maken

Met behulp van hubs zijn er fysieke locaties gecreëerd waar alle vormen van mobiliteit samenkomen. Het (fysiek én digitaal) overstappen tussen deze modaliteiten moet voor reizigers zo gemakkelijk mogelijk worden. Een groot deel van de (potentiële) reizigers is onwetend over de geboden mogelijkheden en een deel van deze mogelijkheden is momenteel nog niet goed vindbaar of ontsloten.

Integratie van vraagafhankelijk- en aanbodgericht vervoer

Publiek vervoer Groningen Drenthe heeft het doel gesteld om ook andere vervoersvormen naast het Wmo- vervoer en de hubtaxi te integreren. Zo kan een samenwerking tussen het OV en bijvoorbeeld zorginstellingen, die eigen vervoer regelen, voor minder lege plekken zorgen.

Data delen⁶

Een andere uitdaging ligt bij het inzichtelijk krijgen van alle ritten van verschillende vervoerders in meerdere regio's. Het gaat hier om aantallen, de redenen van het reizen en de persoonlijke behoeften. Hoe meer data er gedeeld wordt, hoe beter het aanbod gestuurd kan worden.

Deelaanbod op hubs realiseren

Het deelaanbod is beperkt in Groningen en Drenthe. De aanbieders van deelmobiliteit bieden zich vooral aan in het stedelijk gebied. Het aanbieden van deelmobiliteit op hubs is een belangrijk onderdeel om ketenreizen te stimuleren. Niet alleen voor bewoners van de regio, maar ook voor bezoekers.

Het bezitten van een auto blijft populair⁷

De tweede en derde auto's passen op de oprit en parkeren is vrijwel overal gratis. Zolang de drempel om de auto te gebruiken laag blijft, is dit vaak de beste manier om jezelf te verplaatsen gekeken naar kosten en tijd.

Voorgaande uitdagingen vormden belangrijke input bij de ontwikkeling van de MaaS-pilot in Groningen en Drenthe.

2.4 Samenwerking in een MaaS-pilot

Van de circa één miljoen potentiële gebruikers van het OV zijn ongeveer 41.000 en Wmo-pashouder en 3.700 kinderen in het leerlingenvervoer. De regio wordt gekenmerkt door de grote omvang van het landelijk gebied en in grote delen van Groningen en Drenthe is het openbaar vervoeraanbod beperkt. De ambitie van de aangesloten partijen binnen de pilot is het realiseren van een betaalbaar, toekomstbestendig, innovatief en integraal mobiliteitssysteem dat voorziet in de behoeftes van de reiziger.

Tegelijkertijd neemt de vervoersbehoefte toe. Bijvoorbeeld als gevolg van concentratie van voorzieningen in kernen. Het Planbureau voor de Leefomgeving onderschreef in 2022 deze conclusie in haar studie 'Toegang voor iedereen?', Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland.' In deze studie komt het beeld naar voren dat mensen die zich (moeten) verlaten op het openbaar vervoer aanzienlijk minder bereikbaarheid hebben, vooral als ze wonen in landelijk gebied, in de stadsranden of in suburbane kernen. Bovendien neemt de openbaar vervoerbereikbaarheid in de daluren in al deze gebieden af vanwege lagere vervoersfrequenties.

Het is daarom belangrijk dat de overheden in Groningen en Drenthe van nature nauw samenwerken om de regio met alle beschikbare middelen bereikbaar te houden. Bijvoorbeeld met de gezamenlijke provinciegrensoverschrijdende bus concessie (OV-bureau Groningen Drenthe) en de gezamenlijke concessies van het vraaggericht vervoer (GR Publiek Vervoer Groningen Drenthe). Er wordt veel ingezet op duurzame mobiliteit en ketenmobiliteit. Om de reiziger de mogelijkheid te bieden om zijn optimale (keten)reis samen te stellen, moet het complete vervoersaanbod op een eenvoudige en gebruiksvriendelijke manier ontsloten en geïntegreerd worden. De gedachte is dat Mobility as a Service (hierna: MaaS) hier in voorziet.

Rolverdeling

Tijdens de pilot was de rolverdeling tussen de stakeholders op hoofdlijnen als volgt:

- *Provincie Groningen, Provincie Drenthe en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat* hebben de pilot opgezet en uitgevoerd,
- Namens alle opdrachtgevers heeft *de Provincie Drenthe* de projectleiding genomen,
- *Publiek Vervoer* is uitvoerder van de pilot,
- Samenwerkingsorganisaties *Publiek Vervoer* en *OV-Bureau* zijn gelijkwaardige partners in de pilot, als opdrachtgevers van het Wmo-vervoer en de hubtaxi.

De vijf hiervoor genoemde de partijen waren allemaal vertegenwoordigd in de stuurgroep, hebben meebetaald aan de pilot en hebben de publiek-private samenwerking opgezet met marktpartijen (volgende pagina).

Marktpartijen

- *Arriva* is de ontwikkelaar en eigenaar van het MaaS platform *Glimble*, met onderaannemer *Moovit*.
- *New Nexus* is ingehuurd voor technische ontwikkeling en beheer van de spelregel- en ritdatabase (in eigendom Publiek Vervoer) voor o.a. het Wmo-vervoer.

Gemeenten

De 23 gemeenten in Groningen-Drenthe hebben de pilot op de achtergrond gevolgd.

Vervoerders

De uitvoerende vervoerders zijn:

- *Connexion / De Grooth*
- *Taxi Nuis*
- *U.V.O. Vervoer*
- *DVG Personenvervoer*

Publiek Vervoer nog twee jaar door met huidige vervoerders

TaxiPro (2022) Publiek Vervoer nog twee jaar door met huidige vervoerders.
www.taxipro.nl/contractvervoer/2022/01/11/publiek-vervoer-nog-twee-jaar-door-met-huidige-vervoerders



Arriva wint ook MaaS-pilot in Groningen en Drenthe

OVPRO (2020) Arriva wint ook MaaS-pilot in Groningen en Drenthe
www.ovpro.nl/bus/2020/12/02/arriva-wint-ook-maas-pilot-in-groningen-en-drenthe/

3. OPBRENGST MAAS-PILOT

De pilot heeft diverse inzichten en lessen opgeleverd. In onderstaande overzicht wordt op basis van de beschikbare documenten, de interviews en de evaluatiesessie (werksessie 1), de opbrengst van de MaaS-pilot samengevat. In paragraaf 3.2 is de technische opbrengst van de pilot opgenomen.

3.1. Terugblik op MaaS-pilot

Tijdens de MaaS pilot is er veel tijd en aandacht gegaan naar het ontwikkelen van de techniek. Dit betreft de MaaS-applicatie zelf, maar ook de koppeling tussen de databases en de applicatie. Het ontwikkelen van de techniek (MaaS-app en koppelingen) heeft langer nodig gehad dan vooraf gedacht. Hierdoor is de applicatie niet in de praktijk getest. Zonder de volledige techniek kunnen er ook nu nog geen Wmo- en hubtaxi-ritten geboekt worden, waardoor er ook geen reizigersdata geanalyseerd kan worden. Alle participanten zijn het erover eens dat de MaaS-pilot Groningen-Drenthe een vervolg moet krijgen om de techniek te testen.

Doelen van de pilot

De betrokken partijen hadden een gezamenlijk, overkoepelend doel maar ook met nuanceverschillen in hun individuele doelen. Arriva had als individueel doel om een duurzame businesscase te realiseren rondom MaaS, terwijl Publiek Vervoer (door een verbeterde bezettingsgraad) juist

een versterking van de sociale inclusie als doelstelling had. Het overkoepelende doel van de organisaties kan omschreven worden als: Inzicht krijgen in het totale beschikbare vervoer en dit binnen één platform samenbrengen om zo voor iedereen de bereikbaarheid in de regio te verbeteren.

Lessen uit de Pilot

Ook over de lessen uit de pilot zijn de partijen het grotendeels eens. Allereerst duurde het ontwikkelen van de techniek te lang. Dit had idealiter op voorhand van de pilot af moeten zijn. Daarnaast was op organisatorisch vlak niet altijd voor iedereen duidelijk bij wie de regie lag. De opgestelde kwantitatieve gebruiksdoelen hadden meer functioneel en gericht op het resultaat (outcome) moeten zijn. De Covid-pandemie had tot slot een onverwachts en groot effect op de pilot, onder andere omdat tijdens een groot deel van de pilotperiode reisbeperkingen golden.

De rol van MaaS in bereikbaarheid landelijk gebied

De meningen over welke rol MaaS kan hebben voor de bereikbaarheid van het landelijke gebied lopen uiteen. Sommigen zien geen kansen voor MaaS in dit gebied vanwege de lage bevolkingsdichtheid, het hoge eigen autobezit en het beperkte vervoeraanbod (deelmobiliteit en OV). Anderen verwachten dat door MaaS de hubtaxi, OV, deelauto's en -fietsen zichtbaarder worden en dat daardoor het gebruik zal stijgen. Dit effect kan zich vervolgens versterken.

De rol van de hubtaxi in MaaS

De participanten van de interviews en werksessie zijn het er unaniem over eens dat integratie van de hubtaxi in het MaaS platform van toegevoegde waarde is. De vindbaarheid van de hubtaxi verbetert hierdoor en de autoafhankelijkheid kan daardoor op termijn dalen, als een verbeterde vindbaarheid bijvoorbeeld leidt tot een betere dekking van het vervoeraanbod en uiteindelijk de noodzaak van privéautogebruik afneemt. Dit bevordert de reismogelijkheden voor de inwoners met een mogelijke afname van mobiliteitsarmoede in de regio. De hubtaxi is op dit moment niet bekend genoeg in de regio, maar is in potentie een goede aanvulling op het reguliere openbare vervoer.

De toegevoegde waarde van Wmo in MaaS

Wmo-pashouders via MaaS gebruik laten maken van het OV kan helpen de kosten van Wmo vervoer te beteugelen, OV-bezetting te verhogen en daarmee de individuele bereikbaarheid te vergroten. Wel zijn er belangrijke hobbels te nemen. Allereerst moet de omvang van de groep die over kan stappen niet worden overschat. Het idee is daar, echter zijn er weinig praktijkstudies die dit kunnen bevestigen. De resultaten van de pilot Inclusief Reizen kan hier uitsluitsel geven. Om OV ritten binnen het Wmo-budget te laten vallen moet beleid worden gewijzigd en zijn

vervolgens nieuwe indicaties nodig. De mankracht om opnieuw te indiceren is onvoldoende en dit proces kan daarom jaren duren. De afweging moet gemaakt worden of alleen nieuwe instroom anders geïndiceerd moet worden of dat iedereen opnieuw en anders geïndiceerd moet worden.

Wethouders zijn over het algemeen terughoudend om Wmo-ers op opnieuw te laten indiceren. Het is een gevoelig onderwerp waarbij de Wmo-geïndiceerden snel het idee hebben dat hun recht op reizen ontnomen wordt, terwijl een gecombineerd aanbod van Wmo-vervoer en OV juist voor extra vrijheid zorgt of kan zorgen.

“De komende jaren gaat de vraag naar Wmo-vervoer met 30% stijgen. Als de subsidies die daarmee gemoeid zijn ook met 30% stijgen is dat zorgelijk. Door Wmo-reizigers met het OV te laten reizen zorgt dat voor lagere kosten”

– Jan Bos, 2023, Directeur Publiek Vervoer

3.2 Technische opbrengst van de MaaS-pilot

De MaaS-pilot heeft daarnaast diverse technische en praktische zaken opgeleverd. Dit zijn:

MaaS-app Glimble⁸

Aanvankelijk werd de Glimble applicatie in samenwerking met Turnn ontwikkeld. Door Arriva is in 2021 overgestapt op Moovit. De wisseling van partnerschap heeft voor vertraging in de ontwikkeling van de MaaS-app gezorgd. De nu door Arriva en Moovit ontwikkelde MaaS-app Glimble is de meest concrete opbrengst van de MaaS-pilot. Alle vormen van vervoer worden hieraan toegevoegd en zijn straks te plannen, boeken en betalen met 1 app. Ook is de spraakfunctie geïntroduceerd voor mensen die de app niet met hun handen kunnen bedienen. De app is zowel ontwikkeld in opdracht van Publiek Vervoer als Provincie Limburg (voor de regionale pilot daar). Arriva heeft diverse marketingcampagnes gehouden om Glimble onder de aandacht van het grote publiek te brengen maar niet specifiek onder de doelgroep van de pilot in Groningen en Drenthe. Met Glimble kan nog niet met hubtaxi en Wmo-vervoer worden gereisd maar wel met het OV.

Koppeling Wmo-klantendatabase en Glimble

De Glimble-app maakt een korte verbinding bij elke uitvraag naar de spelregeldatabase van Publiek Vervoer. Hierbij wordt er gekeken naar de indicatie van de passagier en welke rechten deze heeft. De spelregeldatabase bepaalt dus of de uitvraag rechtvaardig is. Deze database staat los van de klantendatabase waardoor het een veilige verbinding is.

Hubtaxi en MaaS-platform

De koppeling van de hubtaxi met het MaaS platform zorgt potentieel voor meer bekendheid onder de gebruikers. Op het moment van schrijven is het nog niet mogelijk een hubtaxi rit te boeken via Glimble. Deze functie wordt op korte termijn toegevoegd.

Business Intelligence: BI – tool

In deze BI – tool worden alle Wmo-ritten bijgehouden. Hier wordt de vraag zichtbaar gemaakt en kan daar een passend programma op worden ontworpen

TOMP-API versie 1.3.0.⁹

De TOMP-API is landelijk ontwikkeld vanuit het MaaS-programma van het Ministerie van Infrastructuur en Waterschap en moet dé standaard worden waarop data worden uitgewisseld tussen bij MaaS betrokken stakeholders. De TOMP-API is in staat om add-ons als een helm te onderscheiden bij de aanvraag naar specifieke mobiliteit als een scooter of een speedpedelec.

Pilot ‘inclusief reizen’

Publiek Vervoer heeft parallel aan de MaaS-pilot de pilot inclusief reizen uitgevoerd. In deze pilot hebben een aantal Wmo-reizigers een OV pas gekregen om gebruik te maken van het reguliere OV. Met deze pilot hoopt Publiek Vervoer dat Wmo ritten gesubstitueerd kunnen worden voor reguliere bus- en/of treinritten. De resultaten zijn op moment van schrijven nog niet bekend.

4. TOEKOMST VAN MAAS IN GRONINGEN-DRENTHE

4.1 Interviews

De geïnterviewden zijn het erover eens dat er een vervolg op de MaaS-pilot moet komen om de meerwaarde en belemmeringen van MaaS in de regio goed in beeld te krijgen. Over de kansrijkheid van MaaS in Groningen Drenthe in de toekomst lopen de meningen wel uiteen, zo bleek uit de interviews en werksessies.

Plattelandsgemeente

Tijdens de interviews kwam naar voren dat in de plattelandsgemeenten van Groningen en Drenthe enkel het reguliere OV niet voldoende is. Echter, door het lage volume van MaaS is Groningen Drenthe niet de meest interessante plek. De doelgroep is de incidentele reiziger in een gebied waar het (deel)vervoeraanbod klein is. Het autobezit in de plattelandsgemeente is ook nog eens hoog, de vraag is dus op welke manier MaaS van toegevoegde waarde is.

Zichtbaarheid vervoersaanbod

MaaS draagt bij aan de zichtbaarheid van het vervoersaanbod. Dit is van belang in een regio waar het aanbod klein is. Als zo veel mogelijk vormen van vervoer aansluiten bij het MaaS-platform, geeft het de reiziger inzicht

in de keuzemogelijkheden en worden alternatieven zichtbaar.

Stad vs. platteland

In de steden wordt nieuw aanbod van deelauto's, deelscooters en deel e-bikes al gereguleerd. Er zit binnen de provincies Groningen en Drenthe een verschil tussen de rol van MaaS in de stedelijke gebieden en het landelijk gebied. In de stedelijke gebieden speelt de markt een grote rol en is de overheid vooral sturend/kaderstellend. Door de grotere vraag naar deelmobiliteit is het aanbod er min of meer vanzelf gekomen. Op het platteland is dit anders, daar moet het meer gestimuleerd worden.

Werkgeversaanpak

Werkgeversaanpakken bieden mogelijkheden om snel gebruikersmassa te genereren voor Mobility as a Service. Het verstrekken van een MaaS-abonnement bevordert de reismogelijkheden voor de werknemers.

4.2 Sterkte-zwakte analyse

Tijdens de werksessie van 16 januari is een sterkte-zwakte (SWOT-)analyse opgesteld, gebaseerd op de interviews en deze werksessie. Deze is in werksessie van 2 februari gecompliceerd. De deelnemers zien diverse zwaktes en bedreigingen ten aanzien van MaaS in de regio maar hebben ook verschillende sterktes en kansen geïdentificeerd. Dit vormde de input voor het opstellen van een viertal scenario's (volgende hoofdstuk).

Strengths (sterktes, binnen invloedssfeer)	Weaknesses (zwaktes, binnen invloedssfeer)
<ul style="list-style-type: none">• Techniek is modulair• Techniek is publiek bezit en landelijk toepasbaar• Overheden zijn actief betrokken• Toename sociale inclusie voor Wmo-geïndiceerde• OV en hubtaxi zijn digitaal beschikbaar• Spelregeldatabase Wmo gekoppeld aan Glimble• Pilot landelijk met interesse gevolgd• De randvoorwaarden zijn goed geregeld in Groningen - Drenthe	<ul style="list-style-type: none">• Naamsbekendheid Glimble• Geen ervaringen opgedaan met reizen• Gebruiksgemak van de applicatie• Geen onderhoud op de techniek• Veel betrokken partijen met onderscheid tussen tevreden moeten houden en tevreden mogen houden• Het maximale deelvervoersaanbod is beperkt• Geen sluitende begroting voor exploitatie van Glimble• Geen eigenaarschap vanuit de opdrachtnemer• Inwoners zijn niet benaderd om te vragen naar hun behoeften• De logica van de aangeboden reizen klopt niet altijd
Opportunities (kansen, buiten invloedssfeer)	Threats (bedreigingen, buiten invloedssfeer)
<ul style="list-style-type: none">• Pilot inclusief reizen• Omliggende gebieden sluiten aan• Landelijke interesse naar de koppeling met het Wmo-vervoer• OV-concessies worden MaaS-waardig• MaaS markt wordt volwassen• Werkgeversaanpak• Groei arbeidsmigratie en binnenlands toerisme• Inzet MaaS tijdens evenementen	<ul style="list-style-type: none">• Het maximaal aantal gebruikers is beperkt• Te weinig massa voor een sluitende businesscase in de regio• Subsidiëren deelvervoer door concessieverlener is staatssteun• Indiciestellers zijn onvoldoende bekend met OV en MaaS• Stijgende kosten van o.a. vervoer en techniek• Concurrentie van 9292, NS, Google Maps• Door grote spelers als Google zijn regionale doelstellingen lastiger te realiseren.• Onvoorziene ontwikkelingen zoals pandemie, crises• Autobezit blijft populair• Samenwerken met bedrijven met commerciële belangen

4.3 Scenario's voor MaaS in Groningen Drenthe

Voor de rol van MaaS in Groningen-Drenthe zijn 4 mogelijke scenario's opgesteld. Bij elk van de 4 scenario's is de reiziger centraal gezet. Zie volgende slide voor een overzicht:

1. **MaaS voor Wmo / kwetsbare doelgroepen**
2. **MaaS voor bewoners landelijk gebied**
3. **MaaS voor toeristen**
4. **MaaS voor forenzen**

De aanwezigen bij de tweede werksessie wensen vanuit scenario 1 (MaaS voor Wmo), via scenario 4 (MaaS voor forenzen) toe te werken naar scenario 2 (bereikbaarheid van het platteland). Scenario 4 is een manier om massa te genereren, de businesscase rond te krijgen en het pad van scenario 1 naar 2 rendabel te maken en te faciliteren. Vanuit de overheid is bij scenario 4 vooral een faciliterende en uitnodigende rol nodig, die zich uit in de ontwikkeling van passend flankerend beleid. Hierdoor wordt het voor marktpartijen commercieel interessant een MaaS-aanbod te creëren in Groningen-Drenthe, waarna reizigers verleid worden dit te gaan gebruiken. Dit vormt de basis voor de massa die MaaS-

dienstverleners nodig hebben. Van hieruit kunnen zij met aanvullende hulp van de overheden, met hun regisserende en stimulerende rol, ook een aanbod ontwikkelen voor de doelgroepen van de scenario's 1 en 2.

Parallel met de nadere uitwerking van de combinatie van de scenario's 1, 2 en 4, kunnen de resultaten van de pilot Inclusief Reizen worden gebruikt om de MaaS-app in Groningen-Drenthe te testen. Dit bij voorkeur met een doelgroep die op basis van dat project als kansrijk wordt gezien om (deels) de overstap van Wmo naar OV te maken. Dit vormt dan een logische tussenstap tussen enerzijds de MaaS-pilot en de pilot Inclusief Reizen en anderzijds het vervolg op beiden in de uitwerking en uitvoering van de genoemde scenario's. Eveneens kunnen de overheden parallel met deze testperiode, samen met het ministerie van IenW, marktpartijen en eventueel andere gemeentelijke en regionale overheden een plan van aanpak opstellen voor de uitvoering van de scenario's 1, 2 en 4 (zie hoofdstuk 5). De inzet van MaaS voor toeristen (scenario 3) wordt gezien als een in omvang kleine markt en iets dat eerder volgt op de inspanningen uit de andere scenario's dan als doel op zich.

1. MaaS voor Wmo/kwetsbare doelgroepen



De reiziger verzorgen

- De reiziger wordt digitaal begeleid tijdens het boeken en uitvoeren van de reis. Telefonisch boeken blijft mogelijk. Hier zit namelijk een sociale functie achter

Overheden

- Overheden moeten Wmo-reizigers herindiceren zodat de stap van Wmo-vervoer naar het reguliere OV makkelijker wordt
- Ook is het de taak voor overheden om de ontwikkelingen in de techniek te subsidiëren waardoor zij eigenaar van de techniek kunnen zijn / blijven
- In de communicatie is het hun taak direct met de doelgroep te communiceren over de mogelijkheden

Vervoer

- Het beschikbare vervoer waar de focus op ligt is het OV / hubtaxi in haarvaten Het deelvervoer is van secundair belang
- MaaS faciliteert zelfstandigheid kwetsbare reiziger en beperkt kosten overheden

2. MaaS voor bewoners landelijk gebied



De reiziger verbinden

- De reiziger wordt door de MaaS dienst verbonden tussen diverse bestemmingen binnen en buiten de regio

Overheden

- Overheden staan garant voor mobiliteitsgarantie, ook vroeg en laat op de dag
- De focus moet liggen op het ontwikkelen van hubs op verschillende schaalniveaus
- Ook moeten overheden het deelvervoer op niet-rendabele plekken subsidiëren

Vervoer

- Het beschikbare vervoer waar de focus op ligt is een mix van hubtaxi, deelvervoer en OV
- De (deel)auto is en blijft relatief belangrijk op dunne relaties
- Publiekscampagnes moeten gehouden worden voor de populariteit rondom de mobiliteitstransitie en gebruik MaaS

3. MaaS toeristen en recreanten



De reiziger ontvangen

- De reiziger reist soepel van en naar belangrijke vrijetijdsbestemmingen en wordt hierbij gelijk relevante bestemmingen aangeboden

Overheden

- Overheden faciliteren de ontwikkeling van hubs en deelvervoer rondom attracties en evenementen
- Ook zijn zij verantwoordelijk voor het ontsluiten van vrijetijdsbestemmingen door middel van het OV en deelvervoer

Vervoer

- Het beschikbare vervoer focust op de reis van en naar publiekstrekkers en evenementenlocaties
- De auto is in dit scenario minder belangrijk voor het bereiken van de bestemmingen
- Het MaaS-aanbod is onderdeel van de regionale promotie

4. MaaS voor forensen



De reiziger verbinden

- De reiziger wordt door de MaaS dienst verbonden tussen belangrijke woon- en werklocaties

Overheden

- Overheden staan garant voor mobiliteitsgarantie voor ritten van/naar werk
- Ze stimuleren de doorontwikkeling van hubs, vooral rondom steden, werklocaties en bedrijventerreinen

Vervoer

- Het vervoer waar de focus op ligt in dit scenario is een mix van de hubtaxi, het deelvervoer en OV
- De (deel)auto blijft relatief belangrijk op dunne relaties
- De MaaS dienst draagt bij aan de verduurzaming van het mobiliteitsgedrag van werknemers via de werkgeversbenadering

4.4. Businesscase voor MaaS in Groningen-Drenthe

Vervolgens is het belangrijk te onderzoeken wat de commerciële kansen zijn voor MaaS in Groningen en Drenthe. Op basis van het onderzoek en het bespreken van de scenario's lijkt de commerciële businesscase het meest kansrijk wanneer MaaS voor forensen (scenario 4) als basis kan fungeren voor de realisatie van de scenario's 1 en 2.

Commerciële kansen voor MaaS en deilvervoer

Over het algemeen wordt door de geïnterviewden het gebruik van de hubtaxi via MaaS als een grotere commerciële kans gezien dan het gebruik van Wmo-vervoer via MaaS. Voor de hubtaxi biedt MaaS direct toegang tot andere vervoervormen en de potentiële doelgroep van de hubtaxi is groot. Voor Wmo-vervoer is de doelgroep kleiner; vermoedelijk een beperkt deel van de Wmo-reizigers kan met behulp van de MaaS-app (meer dan nu) met het OV reizen. Tegelijkertijd groeit deze doelgroep wel harder; meer mensen kunnen MaaS gebruiken en de noodzaak voor gemeenten groeit om de uitgaven aan Wmo-vervoer te beperken. Omgekeerd kan bij een kleine vervoervraag een reguliere OV-rit soms ook worden vervangen door een hubtaxi, zeker als dit gecombineerd wordt met een reguliere Wmo-rit.

Arriva heeft in het interview over de pilot aangegeven dat zij geen duurzame business case zien in Groningen-Drenthe. Het ontbreekt

aan massa, oftewel: het aantal potentiële gebruikers is te klein om, zeker op korte termijn, geld te verdienen met Glimble. Het was wel het doel van Arriva om een duurzame, zelfstandige business case te realiseren. De verleende subsidies in de MaaS-pilot waren volgens Arriva niet hoog genoeg om een MaaS-platform te runnen. Het ontbreken van een duurzame business case geldt ook voor deelaanbieders. Door de beperkte gebruikersmassa kunnen zij geen rendabel aanbod realiseren en is er voor hen geen prikkel om deelvoertuigen plaatsen in dorpen. In de stedelijke gebieden worden door de respondenten meer commerciële kansen gezien voor MaaS, met name via de werkgevers. Het (al dan niet verplicht) gebruik van MaaS dat via werkgevers aan werknemers wordt aangeboden, kan het algehele gebruik van MaaS in Groningen-Drenthe vergroten. Zeker als dat samengaat met flankerend, auto-ontmoedigend beleid van de overheden.

Meerwaarde van MaaS voor reizigers in Groningen-Drenthe

Uit zowel interviews als werksessies bleek dat, om daadwerkelijk te kunnen bepalen hoe MaaS voor Wmo-reizigers en inwoners van het landelijk wél kan worden gerealiseerd, goed moet worden onderzocht wat de precieze behoeften van deze doelgroepen zijn. Voor reizigers moet o.a. de meerwaarde van het gebruik van een MaaS-app duidelijk zijn, zoals zichtbaarheid en vindbaarheid van al het vervoer binnen één platform en de zekerheid dat je met dit brede en gecombineerde aanbod ook zonder gebruik van de privéauto altijd op je bestemming komt.

Voor de toekomst van MaaS en het daarvoor benodigde verdienmodel is het nodig om snel voldoende massa (gebruikersaantallen) te genereren; oftewel reizigersstromen. Daar hoort een passend vervoeraanbod bij, van Wmo-vervoer en hubtaxi tot deelvervoer en (H)OV. En natuurlijk een netwerk van logische overstappunten in de vorm van hubs.

Inzet van flankerend beleid

Door middel van flankerend beleid kunnen overheden bovendien indirect sturen op deelmobiliteit, multimodale reizen en het gebruik van MaaS. Denk aan gedifferentieerd parkeerbeleid en –tarieven, voorwaarden in vergunningverlening voor deelmobiliteitsaanbieders, het creëren van P&R locaties op strategische plekken, voorwaarden stellen aan mobiliteit bij vastgoedontwikkelingen, eisen m.b.t. ov-contracten en beleid ten aanzien van Wmo-vervoer en indicatiestelling.

Financiering van MaaS voor Wmo-reizigers en in het landelijk gebied

Belangrijke opmerking bij de businesscase van MaaS is dat Wmo-kilometers voor de opdrachtgever (gemeenten) ongeveer 10 keer zo duur zijn als OV-kilometers voor de opdrachtgever (provincie). Tegelijkertijd groeit bij ongewijzigd beleid gebruik van het Wmo-vervoer de komende 10 jaar naar verwachting met 30%. Een deel van die stijging kan in potentie worden opvangen met het OV. Aan de OV kant kan daarmee worden voorkomen dat verbindingen worden opgeheven, door een deel van de stijgende vraag naar Wmo-vervoer om te buigen richting OV. Dat is in potentie een win-win-win-win-win; voor Wmo-reizigers, OV-reizigers, gemeenten, provincies, taxivoerders en OV-bedrijven.

(vervolg van kader op linker paginahelft)

In de huidige situatie kunnen Wmo-vervoer en OV alleen financieel sluitend (met heel beperkte marges) zijn door grote bijdrage van de overheid. De zgn. kostendekkingsgraad van OV varieert bijvoorbeeld ruwweg van 15 tot 60%. Oftewel: 40 tot 85% van de kosten worden door de provincie gedekt, de rest komt uit de verkoop van tickets.

MaaS valt of staat met het aangeboden vervoer en moet meer te bieden hebben dan alleen OV. Er zal dan ook structureel en gegarandeerd meer vervoer in de app moeten worden ontsloten dan alleen OV. De hubtaxi lijkt een goede aanvulling maar ook meer flexibele, individuele vormen van gedeeld vervoer horen daarbij.

Het huidige vervoeraanbod kost ook geld dus het lijkt logisch om die lijn door te trekken voor andere vervoervormen, zoals deelvervoer. De kosten deelvervoer variëren wel sterk, afhankelijk van o.a. aantallen, type voertuigen, te verwachten gebruik, betrokkenheid bewoners etc.

Ook de huidige manier van plannen en boeken van Wmo (en OV) kosten geld. Voor de dienstverlening van DVG (Wmo) en de 'oude' reisapps uit het OV, wordt indirect en direct betaald door de opdrachtgevers. Dan lijkt het logisch ook die lijn door te trekken naar de aanbieder(s) van een MaaS-platform daar waar dat niet 'vanzelf' uit de markt komt, zoals voor Wmo-reizigers en inwoners van het landelijk gebied.

5. ADVIES MAAS IN GRONINGEN-DRENTHE

Uit de voorgaande hoofdstukken blijkt duidelijk dat de stakeholders publieke meerwaarde zien voor de integratie van Wmo en hubtaxi in MaaS. Daarmee is de hoofdvraag van dit onderzoek (zie hoofdstuk 1) positief beantwoord. De meerwaarde van MaaS komt tot uiting in de potentie die nog altijd wordt gezien om met MaaS meer Wmo-reizigers de overstap te laten maken naar het openbaar vervoer. Dit leidt tot meer keuzevrijheid in het reizen voor Wmo-geïndiceerden, wat op termijn kan bijdragen aan grotere sociale inclusie. Ook is de verwachting dat meer reizigers van de hubtaxi gebruik gaan maken als deze eenvoudig te boeken is via een MaaS-app; dit optimaliseert het OV-gebruik in de regio.

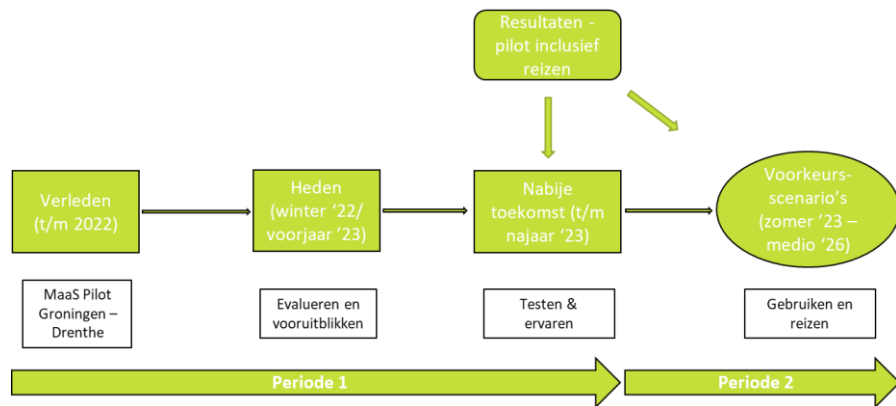
Uiteindelijk kan dan een win-win-win-win ontstaan; Wmo-reizigers hebben met het OV een groter vervoeraanbod en meer zelfstandigheid, OV-reizigers behouden een goed OV-aanbod, gemeenten zien de uitgaven aan Wmo-vervoer minder hard stijgen, provincies krijgen meer OV-opbrengsten, taxivervoerders hebben minder (extra) personeel nodig en OV-bedrijven kunnen hun materieel efficiënter inzetten.

Bovendien is er landelijk veel interesse in de manier waarop de overheden de modulaire techniek (incl. de koppeling van de Wmo-spelregeldatabase aan de MaaS-app) hebben ontwikkeld om dit mogelijk te maken, inclusief het publieke eigenaarschap van de techniek. De randvoorwaarden om Wmo en hubtaxi onderdeel te laten zijn van een sluitende businesscase zijn, mede door de grote betrokkenheid van de overheden, dus goed geregeld in Groningen-Drenthe.

Wmo en hubtaxi moeten dus in MaaS worden geïntegreerd. Maar niet iedereen is het er over eens dat MaaS kans van slagen heeft in dit gebied; met name commerciële partijen zien geen natuurlijke business case. Overheden willen wel graag door met MaaS in Groningen en Drenthe. Zij zijn dus aan zet om stappen te ondernemen een sluitende business case te realiseren. Daarbij is het logisch om Wmo en hubtaxi hierin te betrekken omdat dit gewenst is vanuit de publieke meerwaarde die dit biedt en bijdraagt aan het sluiten van de businesscase voor commerciële partijen.

De stappen die de overheden kunnen zetten, leiden tot een eindbeeld waarin scenario 4 heeft geleid tot de realisatie van scenario's 1 en 2. De te zetten stappen richting dit eindbeeld is opgedeeld in twee periodes. Periode 1 is van nu tot medio najaar 2023 en periode 2 van zomer 2023 tot medio 2026, als de contracten met de taxivervoerders aflopen. De periodes overlappen elkaar bewust; zo gaat geen tijd verloren en kan optimaal geprofiteerd worden van de bestaande energie en aandacht voor dit onderwerp bij de betrokkenen én de landelijke interesse voor MaaS in Groningen-Drenthe.

In de periode tot en met het najaar van 2023 is het belangrijk dat de Wmo-module in het MaaS-platform én de toevoeging van de hubtaxi aan het MaaS platform getest gaan worden. De tweede periode gaat in zodra de eerste testresultaten binnen zijn. Met een aantal onderdelen van het tweede deel kan al eerder worden begonnen, wat wenselijk is om de energie voor en eigenaarschap over het onderwerp vast te houden.



5.1 Advies MaaS in Groningen – Drenthe periode 1

Periode 1 – heden tot en met eind 2023

In de eerste periode dient door middel van evaluatie van de pilot Inclusief Reizen en het testen van Wmo en hubtaxi in een MaaS-app, antwoord te worden verkregen op een groot aantal vragen. De volgende stappen staan op grote lijnen in volgorde. Bepaalde stappen kunnen wel parallel aan elkaar worden uitgevoerd.

A. Resultaten Pilot Inclusief Reizen

- Wat zijn de resultaten en welke informatie kan gebruikt worden voor de inrichting van de nieuwe testfase en de uitwerking van scenario's 1, 2 en 4?

B. Voorbereiding gesprekken met de opdrachtgevers

- Hoe ziet voor de opdrachtgevers de ideale testfase eruit en welke vragen willen we in deze fase beantwoord krijgen?

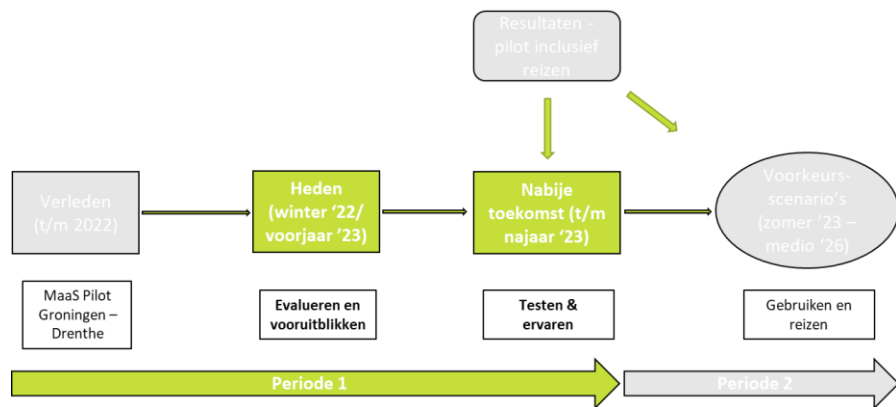
C. Gesprekken voor Toevoeging hubtaxi aan alle landelijke MaaS applicaties

- De meerwaarde van de toevoeging van de hubtaxi aan het MaaS-platform geldt niet alleen voor Groningen en Drenthe, maar ook landelijk. Daarom moet de hubtaxi worden toegevoegd aan alle landelijke MaaS-applicaties.

Als eerste stap moet worden onderzocht hoe dit kan worden gerealiseerd.

D. Inventarisatie van (reis)behoeften inwoners landelijk gebied

- Enquêteonderzoek naar de behoefte van de inwoners in landelijk gebied.



E. Gesprekken met New Nexus over ontwikkelingen van Techniek

- Wat zijn de mogelijkheden om de bestaande techniek uit te breiden en duurzaam in beheer te brengen?
- Onder welke voorwaarden wil New Nexus de techniek blijven onderhouden of kan het worden overgedragen aan een andere partij?

F. Gesprekken met MaaS-dienstverleners, in eerste instantie met Arriva

- Wil Arriva verder in Groningen-Drenthe met Glimble?
- Zo nee, zijn er andere MaaS-dienstverleners die geïnteresseerd zijn en waarde kunnen toevoegen in dit gebied?

G. Bepalen invulling testfase

- Wat hebben we geleerd van de pilot inclusief reizen? Wat is nu de gewenste doelgroep en hoe gaan we die bereiken? Welke eisen zijn er voor de gemeenten die mee willen doen aan de testfase en wat kan hen geboden worden? Welke uitgaven en besparingen zijn er te verwachten voor de deelnemende overheden?

H. Gesprekken met proefgemeenten

- Welke gemeenten willen meedoen? Is het voldoende / niet te omvangrijk om behapbaar te houden voor de partners? Wanneer kan er getest gaan worden? Is er een goede balans tussen stedelijke en landelijke gemeenten?

I. Bepalen potentie overstap Wmo naar OV in proefgemeenten

- De potentie van het aantal mensen dat ritten kan maken in het OV in de proefgemeenten moet in kaart gebracht worden om de impact van het herindiceren te kunnen bepalen, o.a. op basis van de pilot Inclusief Reizen.

J. Vaststelling uitvoering testfase

- Vaststelling uitvoering en inrichting van projectorganisatie. Zo veel mogelijk aansluiting bij bestaande praktijk tijdens MaaS-pilot en de pilot inclusief reizen.

K. Uitvoering testfase

- Communicatie over de testfase naar de relevante doelgroepen; Wmo-consulenten, OV- en Wmo-vervoerders.

5.2 Advies MaaS in Groningen – Drenthe periode 2

Periode 2 – 2023 tot 2026

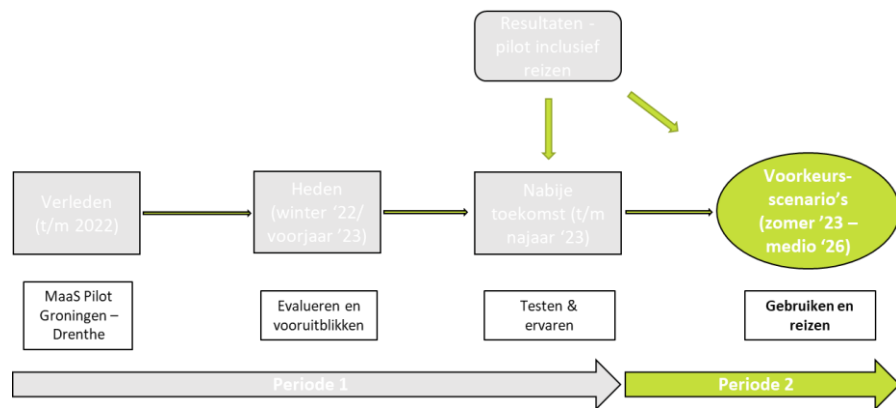
In de tweede periode worden de scenario's 1, 2 en 4 daadwerkelijk in uitvoering gebracht. Gezien de verschillende rollen die overheden en marktpartijen hebben bij deze scenario's, wordt aangeraden aan te sluiten bij de landelijke ontwikkeling van Publieke Mobiliteit. Bij Publieke Mobiliteit wordt nagedacht over een grotere rol voor overheden bij al vormen van gedeelde mobiliteit; van deelfiets tot bus. Regionaal en landelijk wordt onderzoek gedaan naar hoe we reizigers een optimale reis van deur-tot-deur kunnen bieden en hoe de verschillende vervoersvormen, hubs en mobiliteitsdiensten in samenhang kunnen worden ontwikkeld. Dit sluit naadloos aan op het vervolg van MaaS in Groningen en Drenthe.

L & M. Gesprekken over mogelijke samenwerking met overheden, andere regio's en ministerie

- Hoe moet de samenwerking met andere overheden eruit zien?
- De Gemeente Westerkwartier is al geïnteresseerd in het gevolg van de MaaS-pilot. De Pilot Inclusief Reizen is uitgevoerd in de gemeenten Groningen, Westerkwartier, Tynaarlo, Assen, Aa en Hunze, Noordenveld en Midden Drenthe. Mogelijk zijn deze of andere

gemeenten geïnteresseerd om (ook) deel te nemen aan het vervolg van MaaS in de regio.

- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven graag mee te denken voor een verdere uitrol van MaaS voor Wmo en voor in het landelijk gebied.
- Verschillende regio's elders in het land hebben interesse getoond in de aanpak van Groningen – Drenthe.



N. Opzetten strategie voor (door)ontwikkelen van de hubtaxi, Wmo in MaaS en MaaS voor werkgevers.

- Kunnen we op basis van de scenario's een ontwikkelpad realiseren voor MaaS in de regio, met bijbehorende acties, stakeholders en tijdlijn? Hoe gaan we, via een werkgeversaanpak, ervoor werkgevers gebruik maken van MaaS? En hoe komen we van scenario 4 naar scenario's 1 en 2?
- Hoe ziet de businesscase voor MaaS er precies uit, met scenario 4 als commerciële basis voor de realisatie van de scenario's 1 en 2?
- Hoe vinden we een MaaS-dienstverlener die gelooft in deze businesscase en de doelen van de overheden wil helpen realiseren?
- Wat gaan de overheden doen als er geen MaaS-dienstverlener is die een businesscase ziet voor scenario's 1 en 2?
- Hoe vergroten we de aanwezigheid en bekendheid van vervoer op de relevante plekken voor de gekozen scenario's?
- Wat zijn de rollen van de verschillende overheden en het ministerie?

O. Uitvoeren Marktconsultatie

- Is het ideale eindbeeld (via scenario 4 naar scenario's 1 en 2) in 2026 realistisch?
- Is er onder de stakeholders overeenstemming over het ideale eindbeeld in 2026 en wat betekent dit voor de inzet van ieder van de stakeholders? Welke concrete stappen moet iedereen gaan zetten?

- Hoe moet de publiek-private samenwerking worden vormgegeven?
- Biedt dit voldoende houvast voor de lange termijn? (einde gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer in 2026)

P. Uitwerken vervolgaanpak

- Het uitwerken van de businesscase. Samen met 1 of enkele marktpartijen.
- Opstellen (Wmo-/bewoners-)aanpak voor betrekken doelgroepen bij MaaS.
- Eventuele overdracht van de techniek moet geregeld worden.
- Opschaling in de regio en buiten de regio

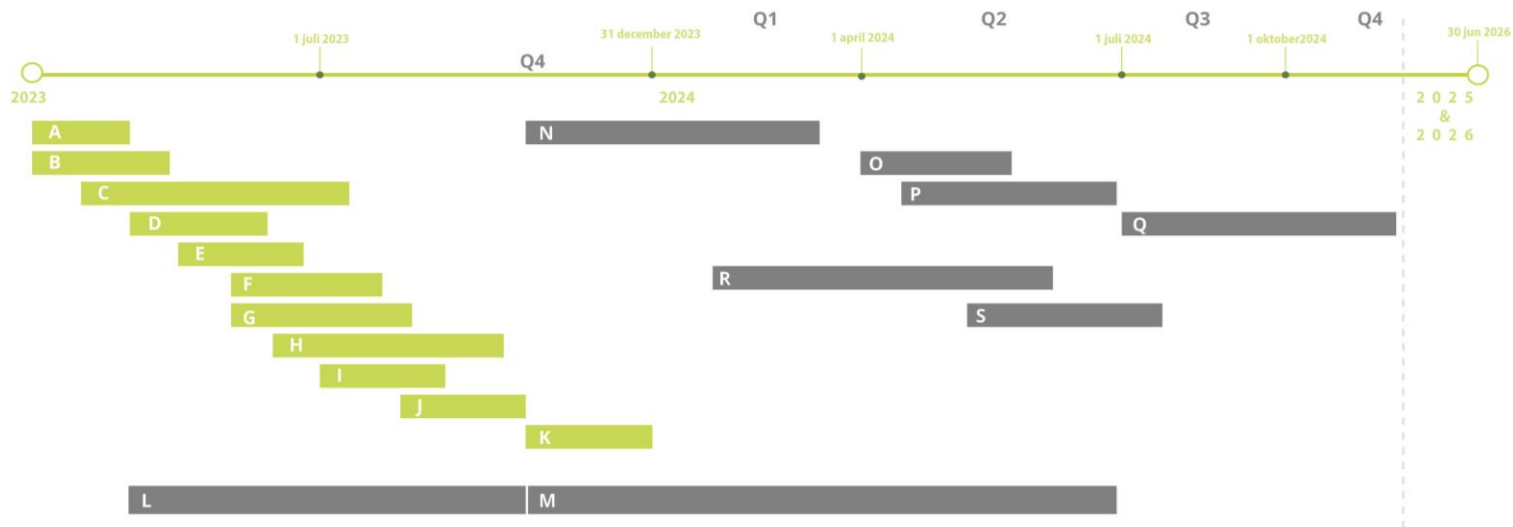
Q. Uitvoering vervolgaanpak

- Op basis van keuzes gemaakt bij de vorige stappen, kan de vervolgaanpak worden uitgevoerd. Hier is bij voorkeur minimaal 2 jaar tijd voor beschikbaar, van medio 2024 tot medio 2026. Bij start van de uitvoering rond het midden van 2024, kan de vervolgaanpak bovendien worden meegenomen in de aanbesteding van de nieuwe vervoerders voor het publieke vervoer.

R & S. Opstellen en uitvoeren monitorings- en evaluatieplan (M&E)

- Een M&E plan en de uitvoering daarvan zorgen voor duidelijkheid over doelen en de wijze waarop bepaald wordt in hoeverre deze worden bereikt. Hierdoor kan zo nodig tijdig worden bijgestuurd in het project en de opbrengst van het project correct worden beoordeeld.

5.3 Tijdlijn advies MaaS in Groningen – Drenthe



- A. Resultaten Pilot Inclusief Reizen
- B. Voorbereiding gesprekken met de opdrachtgevers
- C. Gesprekken voor toevoeging hubtaxi aan alle landelijke MaaS applicaties
- D. Inventarisatie van reisbehoefte bewoners landelijk gebied
- E. Gesprekken met New Nexus over ontwikkelingen van techniek
- F. Gesprekken met MaaS dienstverleners, in eerste instantie met Arriva

- G. Bepalen invulling testfase
- H. Gesprekken met proefgemeenten
- I. Bepalen potentie overstap WMO naar OV in proefgemeenten
- J. Vaststellen uitvoering testfase
- K. Uitvoering testfase
- L. Ontwikkelen (mogelijke) samenwerking Ministerie, overheden en andere regio's
- M. Uitvoering samenwerking Ministerie, overheden en andere regio's

- N. Opstellen strategie voor door ontwikkelen van de hubtaxi, WMO in MaaS en MaaS voor werkgevers
- O. Uitvoeren Marktconsultatie
- P. Uitwerken vervolgaanpak
- Q. Uitvoeren vervolgaanpak
- R. Opstellen monitoring en evaluatieplan
- S. Monitoring en evaluatie

Bronnen - eindnoten

- ¹ Publiek Vervoer (2023) Onze vervoerders. <https://www.publiekvervoer.nl/organisatie/vervoerders/vervoerders>
- ² Publiek vervoer (2022) Hubtaxi actie verlengd t/m 2023. <https://www.publiekvervoer.nl/nieuws/hubtaxi-actie-verlengd-t-m-december-2022>
- ³ Taxi Nuis (2023) Hubtaxi. <https://www.taxi-nuis.nl/hubtaxi/>
- ⁴ OV bureau (2023) OV-bureau Groningen Drenthe. <https://ovbureau.nl/het-ov-bureau-groningen-drenthe/>
- ⁵ MuConsult (2017) White paper 'Mobility as a Service'.
- ⁶ Publiek Vervoer (2023) Data Sharing Coalition. <https://www.publiekvervoer.nl/organisatie/projecten/data-sharing-coalition>
- ⁷ Biind magazine (2021) Deelmobiliteit in het landelijk gebied – nog veel te ontdekken. <https://magazine.biind.nl/biind-magazine-8-2021/deelmobiliteit-in-het-landelijk-gebied-nog-veel-te-ontdekken/>
- ⁸ Moovit (2021) Press release. <https://moovit.com/press-releases/moovit-arriva-maas-partnership-netherlands/>
- ⁹ Pitane (2022) <https://pitane.blue/2022/01/19/tomp-api-niet-meer-weg-te-denken-binnen-mobiliteit/>

Overige bronnen

- Arriva (2023) Vertrouwd op reis met de Voor Elkaar Pas. <https://www.arriva.nl/limburg/kaartjes-abonnementen/voor-elkaar-pas.htm>
- OV Pro (2020) Arriva wint ook MaaS-pilot in Groningen en Drenthe. <https://www.ovpro.nl/bus/2020/12/02/arriva-wint-ook-maas-pilot-in-groningen-en-drenthe/>
- Provincie Drenthe (2020) Beschrijvend document Minicompetitie Raamovereenkomst MaaS.
- Provincie Drenthe (2020) Programma van Eisen.
- Provincie Drenthe (2023) MaaS: een slimme manier van reizen. <https://www.provincie.drenthe.nl/onderwerpen/verkeervervoer/openbaar-vervoer/maas-slimme-manier-reizen/>
- Publiek Vervoer (2022) Vervoerovereenkomsten publiek vervoer in Groningen en Drenthe zijn verlengd tot juli 2024. <https://www.publiekvervoer.nl/nieuws/vervoerovereenkomsten-publiek-vervoer-in-groningen-en-drenthe-zijn-verlengd-tot-juli-2024>
- Sytsma, J. & J-D. van 't Rot (2017) MaaS geschikt voor doelgroepenvervoer. <https://www.ovmagazine.nl/nieuws/maas-geschied-voor-doelgroepenvervoer>
- Taxi Pro (2022) Publiek Vervoer nog twee jaar door met huidige vervoerders. <https://www.taxipro.nl/contractvervoer/2022/01/11/publiek-vervoer-nog-twee-jaar-door-met-huidige-vervoerders>
- UVO Vervoer (2023) Over ons. <https://www.uvovervoer.nl/>
- Zorgwijzer (2023) Wmo vervoer. <https://www.zorgwijzer.nl/faq/wmo-Vervoer>

Interviews en werksessies

Bij de volgende organisaties is in het kader van dit onderzoek input opgehaald middels interviews en/of hebben deelname aan de werksessies:

- Arriva
- DVG
- Gemeente Enschede
- Gemeente Groningen
- Gemeente Westerkwartier
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- New Nexus
- OV-bureau Groningen Drenthe
- Provincie Groningen
- Provincie Drenthe
- Publiek Vervoer
- Taxi Nuis

Bijlage – Overzicht voorkeursscenario's

Grote rol overheid

1. Reguleren
2. Regisseren
3. Subsidiëren

PPS met publiek als eigenaar en 'in the lead'

Overheid is integrator en (mogelijk) ook MDV

Beperkte rol overheid

1. Stimuleren
2. Faciliteren
3. Loslaten

PPS met privaat als eigenaar en 'in the lead'

Markt is MDV en (mogelijk) ook integrator

MaaS voor Wmo/kwetsbare doelgroepen

- "De reiziger verzorgen"
 - Digitaal begeleiden van de reis, maar er moet bv. telefonisch geboekt kunnen worden
- Overheden
 - Herindiceren Wmo
 - Subsidiëren ontwikkeling techniek, eigenaar techniek
 - Communiceren direct met de doelgroep
- Vervoer
 - OV /hubtaxi in haarvaten
 - Deelvervoer van secundair belang
- MaaS faciliteert zelfstandigheid kwetsbare reiziger en beperkt kosten overheden



MaaS voor bewoners landelijk gebied

- "De reiziger verbinden"
 - Goede verbinding tussen diverse bestemmingen binnen en buiten de regio
- Overheden
 - Bieden mobiliteitsgarantie
 - Ontwikkelen hubs
 - Subsidiëren deelvervoer op niet-rendabele plekken
- Vervoer
 - Mix van hubtaxi, deelvervoer en OV
 - Auto minder belangrijk
- Publiekscampagnes rondom mobiliteitstransitie en gebruik MaaS



MaaS voor forensen

- "De reiziger verbinden"
 - Goede verbinding tussen belangrijke woon- en werklocaties
- Overheden
 - Bieden mobiliteitsgarantie voor ritten van/naar werk
 - Stimuleren doorontwikkeling hubs, vooral rondom steden en werklocaties
- Vervoer
 - Mix van hubtaxi, deelvervoer en OV
 - (Deel)auto relatief belangrijk op dunne relaties
- Stimuleren verduurzaming van het mobiliteitsgedrag van werknemers via werkgeversbenadering



Voor alle scenario's geldt:

- *Stimuleer samenwerking tussen apps, mobiliteitsaanbieders etc.*
- *Focus op ontwikkeling reizigersgroep*
- *Stimuleer aanbod diverse vervoersvormen*