



De publieke waarde van mobiliteitsconcessies

EEN MULTIPLE CASE STUDY NAAR 5 CONCESSIONS

Gerben Willemse

Master thesis Spatial Planning
Faculteit der Geowetenschappen / OV-team
Universiteit Utrecht/ Goudappel
Juli 2021

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Universiteit Utrecht

De publieke waarde van mobiliteitsconcessies

Auteur: Gerben Willemse

Onderwijsinstelling: Universiteit Utrecht

Stagebedrijf: Goudappel

Stageperiode: 1 februari 2021 t/m 31 juli 2021

Begeleider: Dr. Peter Pelzer (Universiteit Utrecht)

Externe begeleiders (Goudappel): Anne Koot en Ellis van Gorp

Studentnummer: 6981798

Aantal woorden (inclusief bijlagen): 37.092

Masterthesis Spatial Planning

Faculteit van de Geowetenschappen

Universiteit Utrecht / Goudappel

Juli 2021

Pictogrammen op voorblad: Afbeeldingen van mogelijk vervoersvormen in een mobiliteitsconcessie: deelfietsen, deelscooters, taxidiensten en traditioneel OV (bus, tram, trein, metro). Bron: Pictogrammen opgehaald van Office Word.

Voorwoord

Voor u ligt de masterthesis van Gerben Willemse over mobiliteitsconcessies voor de master Spatial Planning in Utrecht over mobiliteitsconcessies in het OV. Het is alweer mijn tweede thesis over een OV-gerelateerd onderwerp na mijn bachelor thesis over de concessiewisseling in DMG (Willemse, 2020). De keuze voor een OV-gerelateerd onderwerp komt dan ook niet uit de lucht vullen en komt voort vanuit een interesse van het OV die ooit hobbymatig is begonnen.

Deze keer ben ik met succes op zoek gegaan naar een afstudeerstage waarbij ik me kon richten op een OV-gerelateerd onderwerp. Ik kwam toen al snel bij het OV-team van Goudappel terecht. Vanaf februari 2021 t/m juli 2021 mocht ik aan de slag in het OV-team. Mijn ervaring daar was erg positief en ik wil dan ook alle collega's in het OV-team ontzettend bedanken voor de leuke én leerzame tijd in het OV-team. Bovendien was een ander groot voordeel dat door de vele contacten van collega's binnen de OV-wereld in recordtempo alle interviews geregeld waren.

Bovendien wil ik een aantal mensen in het bijzonder bedanken. Allereerst mijn begeleiders bij Goudappel: Anne en Ellis. Ik ben dankbaar voor hun inbreng in mijn thesis en voor al die keren dat ze mij feedback hebben gegeven en bovendien op we hebben geholpen door altijd mee te denken. Het meedenken en de feedback van Anne en Ellis hebben mij geholpen om kritisch te blijven op de thesis en dit eindproduct neer te zetten.

Verder wil ik ook mijn begeleider Peter van de Universiteit Utrecht bedanken voor zijn hulp in mijn thesis door altijd duidelijke en kritische feedback te geven en mij zo goed op weg heeft geholpen met mijn thesis. Bovendien heb ik ook veel gehad aan de feedbacksessies met zowel Peter als medestudent Rob. Deze feedbacksessies heb ik als erg positief en nuttig ervaren, dank daarvoor Peter en Rob!

En bovendien mijn bijzondere dank aan de mensen die ik mocht interviewen, ik heb al deze gesprekken als positief en erg nuttig ervaren! Bij dezen wil ik de volgende vervoerders en opdrachtgevers danken voor de medewerking: Arriva, Connexion, HTM, Keolis, Qbuzz, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de provincies Zuid-Holland, Limburg en Utrecht

Vermoedelijk is dit voorlopig mijn laatste product als student maar ik kijk ontzettend uit naar de nieuwe uitdaging die vanaf 1 september mag aangaan bij een provincie! Ik blijf dus voorlopig nog actief in de OV-wereld.

Voor nu rest mij niets anders dan u veel plezier te wensen bij het lezen van mijn master thesis en hopelijk tot ziens!

Gerben Willemse

Ameide, 30 juli 2021

Abstract

Kernwoorden: mobiliteitsconcessie, governance, publieke waarden, OV, gedeelde mobiliteit, ketenmobiliteit

In het Nederlandse OV zijn in sommige gebieden mobiliteitsconcessies geïntroduceerd als een manier om naast het OV een breder aanbod van (deel)mobiliteit te regelen binnen de OV-concessie. Echter, er is een discussie gaande over de toegevoegde waarde van mobiliteitsconcessies en welk rol stakeholders hierin zouden moeten pakken. In dit onderzoek wordt daarom onderzoek gedaan naar de publieke waarde van gedeelde mobiliteit en OV en hoe de rol die stakeholders innemen invloed hebben op het type publieke waarden die worden ingevuld. De vraagstelling die hierbij hoort is de volgende: 'Hoe beïnvloedt de rol die stakeholders innemen in Nederlandse (mobiliteits)concessies het invullen van verschillende typen publieke waarden van gedeelde mobiliteit en OV?'

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden is gekozen voor het uitvoeren een multiple case study waarbij vijf verschillende concessies (cases) worden bestudeerd. Vanuit deze vijf concessies werd data verzameld door het afnemen van semigestructureerde interviews met zowel de vervoerder als de opdrachtgever in de desbetreffende concessies. Ook werden enkele relevante beleidsdocumenten geanalyseerd. Vanuit de dataverzameling komen verschillende resultaten naar voren. Een van die conclusies is dat de huidige mobiliteitsconcessies strikt genomen geen mobiliteitsconcessies zijn maar eerder ketenconcessies. Verder, als antwoord op de onderzoeksvraag komt naar voren dat de rol die stakeholders innemen van invloed is op welk type publieke waarde van gedeelde mobiliteit wordt ingevuld.

Elaborate summary in English

Keywords: Public Transport, shared mobility, mobility concessions, governance, public values, chain mobility

This thesis is about mobility concessions (in Dutch: Mobiliteitsconcessies) introduced in the Netherlands as a way of combining public transport (PT) and shared mobility modes of transport such as shared bikes, cars or scooters. Mobility concessions can be described as a new type of PT-concessions and can be defined as a model in which shared modes of transport exist alongside the PT-network. In the Netherlands PT is regulated in a system of concessions in which PT-operators compete for the exclusive right to manage the PT-network temporarily in a particular concession area. For this reason, the Netherlands is divided into several concession areas across several PT-authorities (PTAs): the twelve provinces of the Netherlands and two metropolitan regions (The Hague-Rotterdam and the transport region of Amsterdam).

Since the introduction of the first mobility concessions there has been ongoing discussion about the suitability of mobility concessions to regulate both PT and shared mobility in one concession. For this reason, there are differences across PTAs because some PTAs are not providing mobility concessions. One of the reasons for these differences across PTAs is due to the fact that the added value of these types of concessions is currently not completely clear. This research will contribute to the knowledge gap on mobility concessions by exploring the added value of mobility concessions. This will be achieved by examining the public values pertaining to shared mobility and PT, and considering how stakeholders influence the type of public values that are being fulfilled. Based on this, the central research question for this thesis is formulated as follows: 'How do Dutch mobility concession stakeholders influence the fulfilment of different types of public values from shared mobility and PT?'

Theoretical Framework

Based on the key concepts mentioned in the central research question and sub-questions, the theoretical framework consists of three main concepts: shared mobility, public values and governance. Firstly, based on the literature shared mobility is defined and demarcated as the shared use of a vehicle such as bikes and cars that can be hired from suppliers. Secondly, public values are defined as 'values of influence on the public and can be recognized as minimal requirements or (policy)-ambitions'. These public values are drawn from the literature (Riemens, Pelzer, van den Hurk, & Nast, 2020; Veeneman, 2005) and are subdivided into four types:

- Service-oriented public values: Values about the service level of the mobility system. For example, increasing the supply of mobility or reducing traveling times.
- Climate Impact: Values about the environmental impact of the mobility system. For example, reducing emissions or increasing the use of more sustainable mobility modes.
- Well-being: Values related to fulfilment of the social terms of mobility such as accessibility and facilitating social participation.
- Democratic Control (Process-oriented values): Values related to the (democratic) functioning of public and private stakeholders.

Secondly, the governance of shared mobility is a key concept in this research. In this thesis governance is defined as the 'the way in which the government or other stakeholders, with the help of steering mechanisms, make sure the public values will be fulfilled'. In governing the public values of shared mobility, different roles and ways of governing can be recognized.

For this thesis the models developed by Audouin en Finger (2019a) and Mukhtar-Landgren en Smith (2019) will be combined. In the model provided by Audouin en Finger (2019a) five ways of governing have been summarized (see **Table 0-1**):

Table 0-1: Ways of governing as presented in Audouin & Finger (2019a)

Way of governing	Information
Governing by authority	Top-down steering of developments, strong role for government or a particular stakeholder
Governing by doing	Services are regulated or introduced by the government or other stakeholders
Governing by enabling	Facilitating of developments without actively regulating i.e., by providing subsidies
Self-governing	Providing a good example by using services themselves
Governing by laissez-faire	Less or no intervention by the government or particular stakeholders: let the market prevail.

The five ways of governing by Audouin & Finger (2019a) can be seen as an expression of the three roles introduced by Mukhtar & Landgren (2019). Mukhtar-Landgren and Smith (2019) introduced three roles adopted by governments or other stakeholders in governing: Promoter, Enabler and Partner. The Promoter role means taking an active, top-down approach to regulating. The enabler role is a role characterized by facilitating developments without actively regulating. Lastly, the Partner role can be characterized as a role in which the governance approach is less active or inactive. In **Figure 0-1** the roles outlined by Mukhtar-Landgren and Smith (2019) are merged with the modes of governing introduced by Audouin & Finger (2019a).

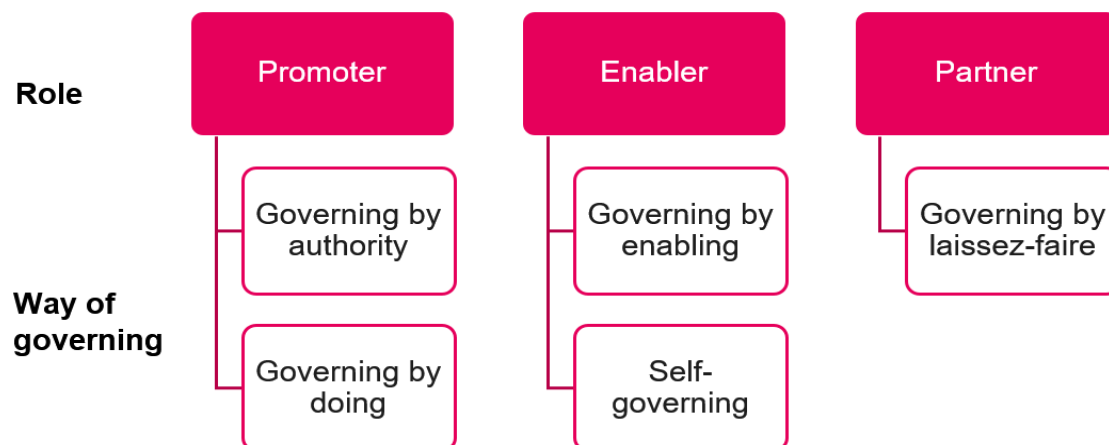


Figure 0-1: The models of Audouin & Finger (2019a) combined with the different roles introduced by Mukhtar-Landgren & Smith (2019).

Methods

For the empirical part of the research multiple case-studies were conducted. In this case study a total of five concessions (the cases) were selected. These five cases all concern PT-concessions in the Netherlands namely: Amstelland-Meerlanden (a region near Amsterdam), Drechtsteden-Molenlanden-Gorinchem (a region around Dordrecht), the province of Limburg, the province of Utrecht and The Hague. In each of these selected concessions relevant policy documents were studied and interviews were conducted with the PT-operators and PTAs; a total of 10 semi-structured interviews.

Results, conclusion and reflection

The results gathered from the empirical and theoretical research can be summarized in six key findings. First of all, most of the interviewees define mobility concessions as concessions in which other modes of transport are operated alongside the PT and suggest that these alternative modes of transport can offer a substitute for PT-use. However, in practice the 'mobility concessions' researched are in fact 'chain concessions' in which other mobility modes serve to supplement the PT-network for the first and last mile of travel. Secondly, shared mobility in the cases researched is mostly regarded as the shared use of a vehicle by hiring from a supplier. The most common type of shared mobility in the researched concessions was bike-sharing. Thirdly, service public values are, in most concessions, defined as the most important type of public value in shared mobility and public transport. As such, PTAs and PT-operators aim to provide more sustainable alternatives to car-use by providing a high service level (fast, comfortable and frequent PT).

Fourthly, it becomes evident when talking about 'chain mobility' or PT that PTAs will mostly take an active, Promoter role. For instance, in most of the researched concessions the PTAs actively steer by allocating points to PT-operators offering a good supply of 'chain mobility': the connection between different modes of transport. Public transporters have a strong incentive to offer 'chain mobility' due to their objective to win the PT-concession. However, the offer of 'chain mobility' is not actively regulated by most of the PTAs. For instance, in the case of shared mobility the PTAs, at most, suggest that shared mobility is a 'chain mobility' mode of transport. In the offer of further shared mobility, the PTAs mainly take an inactive, Partner-like role and do not interfere in the shared mobility market: PTAs mainly adopt a 'wait-and-see' approach.

Further, according to the interviewees, shared mobility is meant as a supplement to the PT-network, not a replacement of PT. In this sense most of the interviewees regard shared mobility as a first and last mile solution for their PT-network. However, in some cases, mainly in bigger urban regions (e.g., The Hague), shared mobility has been partially implemented as a replacement of PT. For instance, in The Hague, the PT operator has their own shared mobility service (HTM fiets) and has observed that travelers are using their shared bikes at places with a lack of a direct PT-service or travelers are taking PT one-way and are returning with the shared bike. Lastly, the role of PT-operators in terms of mobility is seen by most of the interviewees as making sure the different parts of the chain journey of travelers are connected by the PT-operator. The PT-operator is seen as the 'chain director' responsible for bringing the different mobility operators together.

In conclusion, the answer to the research question is that the role PTAs or other stakeholders play influences the kind of public values that are fulfilled. The role taken by the stakeholders determines what the concessions will look like. For instance, by taking an inactive, Partner-like role, the service public values and private interests will mainly be fulfilled. By taking an active, Promoter-like role there are more possibilities to fulfil well-being related public values.

The limitations of this research are mainly centered around the limited possibilities to generalize these findings beyond the Netherlands. Therefore, a recommendation for further research will be to include more international cases outside the Dutch institutional context. In addition, some practical recommendations are provided, primarily centered around the lack of clear policies for shared mobility modes. These recommendations can be summarized as the need to develop clear policies about how to govern shared mobility and whether it is necessary to regulate shared mobility in one concession by one supplier.

Inhoudsopgave

Voorwoord	II
Abstract.....	III
Elaborate summary in English	IV
1 Inleiding	1
1.1 Projectkader	2
1.1.1 Mobiliteitsconcessies.....	3
1.2 Relevantie	4
1.2.1 Wetenschappelijke relevantie.....	4
1.2.2 Maatschappelijke relevantie	5
1.3 Onderzoeksopzet	6
1.3.1 Probleemstelling.....	6
1.3.2 Doelstelling	7
1.3.3 Vraagstelling: onderzoeksvraag	7
1.4 Leeswijzer	7
2 Theoretisch kader	8
2.1 Gedeelde mobiliteit.....	8
2.2 Publieke waarden	9
2.2.1 Typen publieke waarden	9
2.3 Governance (sturingsmechanismen) van het openbaar vervoer	11
2.3.1 Concessies in het OV	14
2.3.2 Modellen voor het reguleren van OV en deelmobiliteit.....	15
2.4 Model op basis van theorie.....	15
3 Methoden	17
3.1 Onderzoeksstrategie	17
3.1.1 Selectie van concessies (cases).....	19
3.1.2 Mogelijk beperkingen van casestudy	21
3.2 Dataverzameling.....	21
3.2.1 Deskresearch	22
3.2.2 Fieldresearch	23
3.3 Data-analyse	24
3.4 Onderzoeksmodel	26
4 Resultaten	27
4.1 Mobiliteitsconcessies en deelmobiliteit.....	27
4.1.1 Mobiliteitsconcessies.....	27
4.1.2 Deelmobiliteit.....	30
4.2 De cases: AML, DMG, Den Haag, Provincie Utrecht en Limburg	32

4.2.1	Concessie Amstelland-Meerlanden (AML)	32
4.2.2	Concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (<i>DMG</i>)	38
4.2.3	Concessie Provincie Utrecht	45
4.2.4	Provincie Limburg	50
4.2.5	Concessie Haaglanden-Stad.....	55
4.3	Algemeen beeld vanuit alle concessies.....	61
4.3.1	Mobiliteitsconcessie	61
4.3.2	Publieke waarden.....	61
4.3.3	Rol van uitvoerders OV	63
4.3.4	Deelmobiliteit en de rol van de vervoerder	65
5	Conclusie.....	68
6	Discussie en suggesties	70
6.1	Validiteit van het onderzoek	70
6.2	Evaluatie verzameling van data.....	71
6.3	Suggesties voor vervolgonderzoek	72
7	Aanbevelingen.....	74
	Literatuurlijst	76
	Bijlagen	83
	Bijlage 1: Interviewgide vervoerder.....	83
	Bijlage 2: Interviewgide opdrachtgever.....	85
	Bijlage 3: Codeboek.....	87

1 Inleiding

Om een reis van A naar B te maken wordt vaak gebruik gemaakt van traditionele modaliteiten zoals de auto en in mindere mate het openbaar vervoer (verder: OV). Dit traditionele mobiliteitssysteem ondergaat een transitie door de toenemende zorgen over de negatieve externaliteiten van dit huidige mobiliteitssysteem. Voorbeelden van negatieve externaliteiten zijn: congestie, luchtvervuiling, verkeersonveiligheid etc. (Cledou, Estevez, & Soares Barbosa, 2018; Coldefy, Crozet, & Santos, 2019). Daarnaast neemt de vraag naar mobiliteit alleen maar toe en daarmee ook de potentiële problemen veroorzaakt door de negatieve externaliteiten (Ambrosino, Nelson, Boero, & Pettinelli, 2016). Volgens Meng, Somenahalli en Berry (2020) is een andere manier van denken nodig om de overgang te maken naar mobiliteitsvormen die duurzamer zijn maar tegelijkertijd ook invulling te geven aan de toegenomen vraag naar mobiliteit. Dit is in lijn met het Social Development Goal 11 (SDG 11) van de VN die stelt dat iedereen toegang moet kunnen hebben tot duurzame mobiliteit en de klimaatafspraken van Parijs waarin wordt gesteld dat de uitstoot van transport beperkt moet worden (Cledou et al., 2018; Coldefy et al., 2019).

Een van de trends in mobiliteitsbeleid is de transitie naar 'MaaS'. Met name in de OV-wereld zijn er hoge verwachtingen over de mogelijkheden die MaaS kan bieden om verschillende mobiliteitsvormen te combineren in één Maas-platform (Hensher, 2017; Hirschhorn, Paulsson, Sørensen, & Veeneman, 2019). MaaS heeft daarmee volgens Audouin en Finger (2019a) en Machado, De Salles Hue, Berssaneti en Quintanilha (2018) in combinatie met de nieuwe (deel)mobiliteitsvormen de potentie om het mobiliteitssysteem te 'verstoren' en de overheersing van de auto te 'doorbreken'. De 'disruptive' potentie van deze nieuwe mobiliteitsdiensten zorgt ervoor dat: *'the importance of shared mobility has grown, as well as the need to understand how to integrate it in (...) transportation systems'* (Machado et al., 2018).

De ontwikkeling van MaaS verandert potentieel ook de rol die het traditionele OV (bus, tram, trein) inneemt in het mobiliteitssysteem (Hensher, 2017). In reactie op de ontwikkelingen op het gebied van MaaS en deelmobiliteit wordt er in de Nederlandse OV-wereld gezocht naar manieren om deelmobiliteit en OV naast elkaar te reguleren als duurzaam alternatief voor de auto. Centrale vraag hierbij is: op welke manier kunnen we deelmobiliteit en OV zo organiseren dat zij elkaar kunnen aanvullen en versterken? Een van 'oplossingen' die in enkele OV-concessies in Nederland is geïntroduceerd is het concept van mobiliteitsconcessies waarbij ook andere mobiliteitsvormen (met name deelfietsen) een rol krijgen binnen de OV-concessie (Idzenga & Theloesen, 2016; Jacobs, 2019; Pieper, 2019). Dit roept de vraag op wat hiervan de toegevoegde waarde is voor de reiziger. Met andere woorden, wat is eigenlijk de publieke waarde van zo'n mobiliteitsconcessie en heeft dit concept een toekomst?

In de praktijk is te zien dat er in de OV-wereld nog geen duidelijk beeld is over welk model hier nu het beste invulling aan kan geven. In het Nederlandse OV verschilt de aanpak daarom ook per gebied en per OV-autoriteit. Zo werd er in de concessies Amstelland-Meerlanden (verder: AML) en Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (verder: DMG) gekozen voor het uitvragen van een mobiliteitsconcessie (Jacobs, 2019; Pieper, 2019). Aan de andere kant zijn er ook opdrachtgevers zoals de provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland die niet kiezen voor mobiliteitsconcessies. Zij stelden dat OV-concessies zich niet lenen voor het reguleren van nieuwe mobiliteit omdat een mobiliteitsconcessie een 'te star

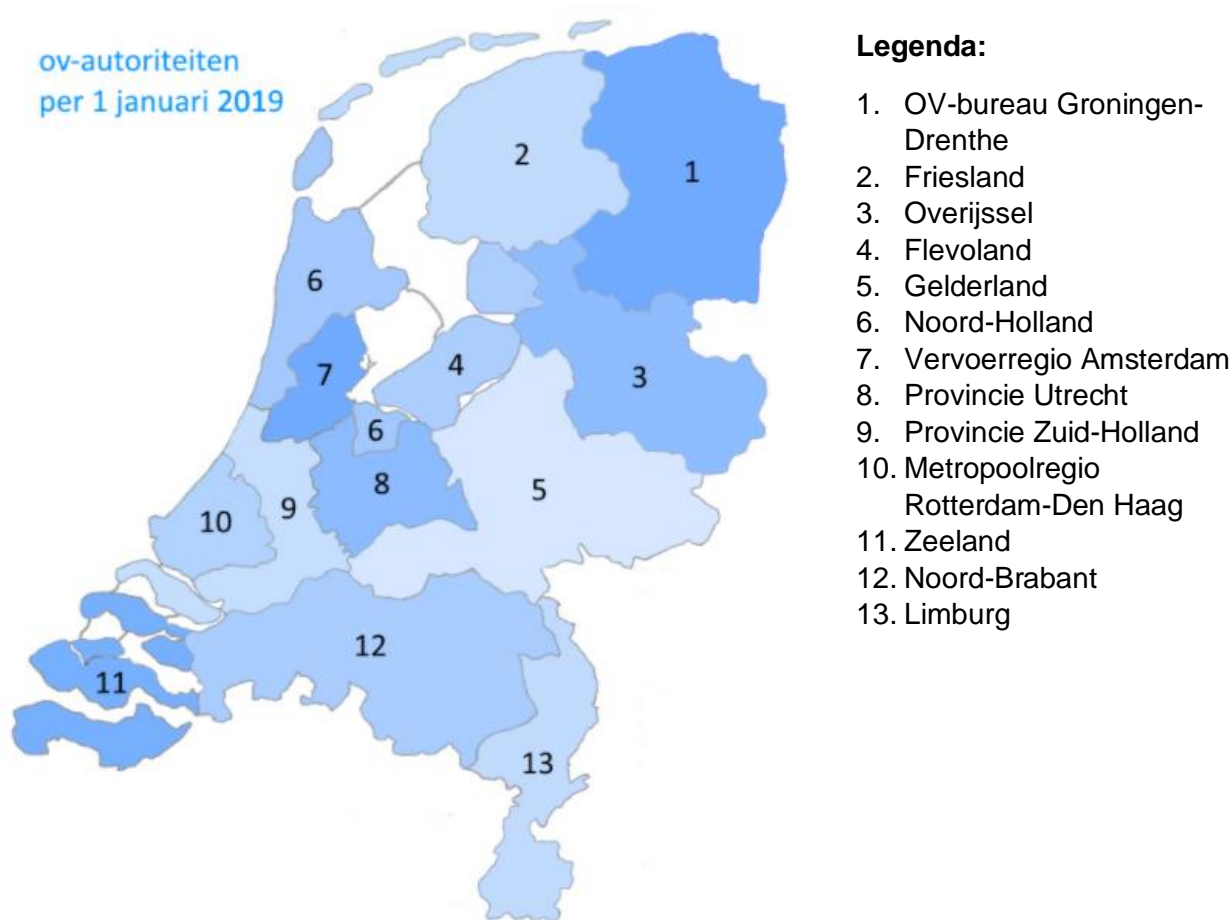
instrument lijkt voor de groei en flexibiliteit in nieuwe mobiliteit' (Provincie Gelderland, 2017). Met starheid doelt men hier op het feit dat OV-concessies voor een vrij lange periode worden gegund en strak gereguleerd worden. Door deze starheid zou een OV-concessie de ontwikkelingen van nieuwe mobiliteitsvormen kunnen afremmen (Provincie Gelderland, 2017). In de artikelen van Idzenga en Theloesen (2016), Jacobs (2019) en Pieper (2019) wordt daaraan toegevoegd dat mobiliteitsconcessies lang niet altijd van toegevoegde waarde hoeven te zijn aangezien veel van de mobiliteitsdiensten ook zonder regulering in mobiliteitsconcessies van de grond zijn gekomen.

De geschetste discussie in de Nederlandse beleidspraktijk is ook terug te zien in de literatuur (Ambrosino, Nelson, Boero, & Pettinelli, 2016; Hensher, 2017; Lesh, 2013; Meng, Somenahalli, & Berry, 2020). In de literatuurstudie kwamen grofweg twee perspectieven naar voren. Enerzijds het perspectief van Ambrosino et al. (2016) die de suggestie doen voor een Flexible and Shared Use Mobility Centre (FSUM) concept waarin verschillende mobiliteitsvormen worden gecombineerd in één platform. Dit is een soortgelijk idee als bij mobiliteitsconcessies namelijk het reguleren van (deel)mobiliteit en OV door één partij (in het OV de vervoerder). Anderzijds, wordt door onder andere Hensher (2017) gesteld dat concessies niet passen bij innovatieve en flexibele deelmobiliteitsdiensten en beperkend kunnen werken voor innovatie. Oftewel dat het wellicht juist beter is om deelmobiliteit los te reguleren van een OV-concessie (Hensher, 2017).

1.1 Projectkader

In deze thesis staan mobiliteitsconcessies centraal: een model om deelmobiliteit en OV in één concessie op te nemen. Mobiliteitsconcessies zijn een variant op OV-concessies geïntroduceerd door enkele OV-autoriteiten (Idzenga & Theloesen, 2016; Jacobs, 2019; Pieper, 2019). Een OV-concessie geeft vervoerders het exclusieve recht om in een bepaald gebied, voor een bepaalde termijn het OV te verzorgen (Rijksoverheid, 2000; van Buijen, Gerritsen, Leussink, & van der Voort, 2012; Willemse, 2020). Het openbaar vervoer wordt hierbij gedefinieerd als het: *voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of via een geleidesysteem voortbewogen voertuig*' (Rijksoverheid, 2000). Met andere woorden een systeem of netwerk van bijvoorbeeld bussen en treinen die rijden volgens een vaste dienstregeling en vaste routes (Cambridge University, 2021).

De besluitvorming in het OV is gedecentraliseerd naar verschillende OV-autoriteiten of opdrachtgevers: de provincies en twee metropoolregio's (zie **Figuur 1-1**). De bedoeling van deze decentralisatie is dat het OV zo beter kan aansluiten bij lokale/regionale behoeften (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 1999). De OV-autoriteiten zijn verantwoordelijk voor het verlenen van concessies waarin de uitvoering van het OV is geregeld. De OV-autoriteiten betalen dit vanuit het Provincie fonds en krijgen hiervoor geld van de Rijksoverheid. Om het OV te regelen organiseren de OV-autoriteiten elke 8 – 15 jaar een aanbesteding waarop alle vervoerders zich kunnen inschrijven (van de Velde, Veeneman, & Schipholt, 2008).



Figuur 1-1: Kaart van de OV-autoriteiten in Nederland waarbij ook te zien is dat Groningen en Drenthe samenwerken in het OV-bureau Groningen-Drenthe.

1.1.1 Mobiliteitsconcessies

Mobiliteitsconcessies zijn een variant op OV-concessies. Het grootste verschil is dat er bij mobiliteitsconcessies naast het OV ook aanbod is van andere mobiliteiten zoals deelmobiliteit (CROW-KPv, 2020; Idzenga & Theloosen, 2016; Jacobs, 2019). In een mobiliteitsconcessie is de vervoerder niet alleen verantwoordelijk voor het OV-netwerk maar kan de vervoerder bijvoorbeeld ook zorgen voor een aanbod van deelfietsen binnen de concessie (Audouin & Finger, 2019b; Docherty, Marsden, & Anable, 2018; Jeekel, 2017; Vonk Noordegraaf, Bouma, Larco, Münzel, & Heezen, 2020). Deelmobiliteit wordt in deze context gezien als: *'the shared use of a vehicle, bicycle or other mode'* (Shaheen, Chan, Bansal, & Cohen, 2015). In het geval van mobiliteitsconcessies betreft het bijvoorbeeld het huren van voertuigen (meestal deelfietsen) of flexibele vervoersdiensten.

Een van de belangrijkste argumenten voor het introduceren van mobiliteitsconcessies is de gedachte dat dit een netwerkeffect zou kunnen opleveren (Pieper, 2019). Met een netwerkeffect wordt bedoeld dat het gebruik van een bepaalde dienst leidt tot een toename in het gebruik van een dienst elders in het netwerk (van der Sterren, 2018). In het OV komt dit erop neer dat bij een toename van het gebruik van een bepaalde buslijn in het netwerk dat dan ook het gebruik van aansluitende lijnen toeneemt. Bij deelmobiliteit is het veronderstelde effect dat een aanbod van deelmobiliteit ervoor kan zorgen dat het gebruik

van het OV toeneemt doordat meer mensen bij de halte kunnen komen door beter voor -en natransport. Het reizigersoverleg in Gelderland (ROCOV Gelderland, 2017) omschrijft dit als de kleinschalige vervoersvormen (zoals deelmobiliteit) die *'feederen'* op buslijnen waardoor het OV-netwerk als geheel beter gaat functioneren. Het voordeel voor de reiziger van het combineren in één concessie kan zijn dat *'zo'n dergelijk systeem een keten met goede overstapmogelijkheden biedt aan de reizigers'* (ROCOV Gelderland, 2017).

Echter, in de literatuurstudie kwamen ook enkele kritiekpunten op mobiliteitsconcessies naar voren. Ten eerste, OV-concessies zijn inflexibel omdat ze sterk zijn gereguleerd en een vrij lange looptijd van 8 – 15 jaar kennen (van de Velde et al., 2008). De vraag is of andere, nieuwe vormen van mobiliteit zich wel lenen om vast te zetten in een concessie. Kunnen deze concessies namelijk wel meebewegen met de ontwikkelingen en innovatie op het gebied van deelmobiliteit? (Hensher, 2017; Pieper, 2019). Ten tweede, het exclusieve recht dat een concessie geeft volgens de Wp2000 betreft alleen het openbaar vervoer en niet deelmobiliteit (Pieper, 2019; Rijksoverheid, 2000). Een gevolg hiervan is dat ook andere aanbieders in het gebied deze modaliteiten kunnen aanbieden en concurrentie mogelijk is (Pieper, 2019). Is het dan wel mogelijk om een positief netwerkeffect te creëren? Ten slotte in mobiliteitsconcessies wordt de vervoerder ook verantwoordelijk voor andere mobiliteitsvormen. Het is maar de vraag of vervoerders wel de meest geschikte partij zijn om bijvoorbeeld deelmobiliteit te reguleren gezien de beperktere ervaring van vervoerders met deze mobiliteitsdiensten (Idzenga & Theloesen, 2016; Pieper, 2019).

1.2 Relevantie

1.2.1 Wetenschappelijke relevantie

In de wetenschappelijke literatuur (e.g. Ambrosino et al., 2016; Hensher, 2017) ontbreekt nog empirische kennis over de 'governance' van deelmobiliteit en OV. Bijvoorbeeld door Ambrosino et al. (2016), wordt het FSUM (Flexible and Shared Use Mobility platform) geïntroduceerd waarin verschillende modaliteiten in één platform worden gecombineerd. In dit model ontbreekt alleen (nog) wel de empirische kennis over hoe dit model in de praktijk uitpakt. Er zijn wel enkele empirische casestudies gedaan naar de verschillende modellen om de transitie naar smart mobility te reguleren (Audouin & Finger, 2019a; Hirschhorn et al., 2019) maar niet over hoe en welke publieke waarden het specifieke model van een mobiliteitsconcessie kan invullen. Daarnaast is er slechts een beperkt aantal Nederlandse cases onderzocht. Om deze reden ontbreekt het dan ook nog aan studies waarin meerdere cases in de Nederlandse context naast elkaar worden gelegd. Audouin en Finger (2019a) die onderzoek deden naar een case in Helsinki (Finland) en Wenen (Oostenrijk) suggereren dan ook dat er meer vergelijkende case studies in een andere institutionele context nodig is.

Ten slotte, bestaande onderzoeken (Ambrosino et al., 2016; Hensher, 2017) worden modellen voorgesteld maar wordt hierbij niet de link gelegd met publieke waarden. Door Riemens et al. (2020) worden deze publieke waarden gelinkt aan de transitie naar smart mobility voor de casus van de Merwedekanaalzone in Utrecht. Dit framework is alleen nog niet gebruikt in combinatie met het specifieke geval van mobiliteitsconcessies. In deze thesis wordt het framework van publieke waarden dan ook voor het eerst toegepast op de specifieke Nederlandse context van mobiliteitsconcessies. Op deze manier is deze thesis een aanvulling op de literatuur over het model van mobiliteitsconcessies door hier meer empirisch onderzoek naar te doen.

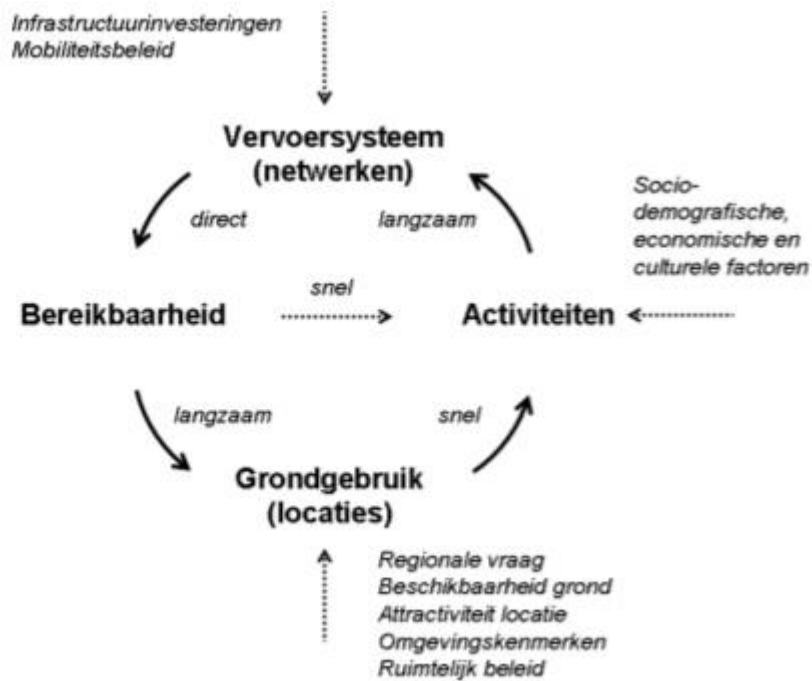
1.2.2 Maatschappelijke relevantie

In de mobiliteitssector is een verschuiving gaande naar MaaS-achtige diensten (Karim, 2017). Dit heeft invloed op traditionele mobiliteitssystemen zoals het OV (Hensher, 2017). Het aanbesteden van reguliere OV-concessies met alleen OV is mogelijk niet de meest passende manier om nieuwe mobiliteitsdiensten te reguleren (Hensher, 2017). Om deze reden stelt het CROW, een adviseur voor OV-autoriteiten, dat het van belang is om *'keuzes te maken in de rol en verantwoordelijkheden van overheden en marktpartijen, inclusief een passende samenwerking en regie, bijvoorbeeld door te kiezen voor een mobiliteitsconcessie'* (CROW-KPvv, 2020).

In Nederland wordt zo nu en dan gehint op een mobiliteitsconcessie als optie om deelmobiliteit en OV beter te integreren zoals bij het CROW-KPvv (2020). Echter, er is in Nederland ook een discussie gaande of een OV-concessie wel de plaats is om deelmobiliteit te reguleren. Dit zorgt voor verschillen tussen de OV-autoriteiten. Sommigen kiezen bewust voor een mobiliteitsconcessie terwijl anderen dit niet doen. Dat verschil wordt naar alle waarschijnlijkheid veroorzaakt door verschillende perspectieven op de publieke waarde, passendheid en potentieel van een mobiliteitsconcessie (Idzenga & Theloesen, 2016; Jacobs, 2019). Dit onderzoek zal een bijdrage leveren aan dit debat door het geven van inzichten gebaseerd op de gang van zaken in huidige mobiliteitsconcessies en de onderliggende publieke waarden.

Door bij te dragen aan het debat over de regulering van nieuwe mobiliteit is dit onderzoek behulpzaam in het ontwikkelen van beleid. Door beleid te ontwikkelen is het mogelijk om de kansen van deelmobiliteit en OV beter te benutten. De noodzaak hiervoor komt voort uit de relatief hoge CO₂-uitstoot en andere negatieve externaliteiten (fijnstof, files etc.) van met name het autogebruik. Bovendien is er een groeiende behoefte voor mobiliteit (Ambrosino et al., 2016; Hannon, Knupfer, Stern, Sumers, & Nijssen, 2019) waardoor nieuwe, duurzamere mobiliteitsvormen wellicht zowel het mobiliteitsaanbod kunnen verbeteren maar ook de negatieve externaliteiten kunnen beperken. In de literatuur (Ambrosino et al., 2016; Shaheen et al., 2015) worden gedeelde modaliteiten en andere MaaS-achtige diensten genoemd als een kans voor een duurzamer mobiliteitssysteem (Akyelken, Banister, & Givoni, 2018; Ambrosino et al., 2016).

Daarnaast kent deze studie naar OV en deelmobiliteit een planologische relevantie. Mobiliteit en de ruimtelijke inrichting zijn namelijk nauw met elkaar verbonden zoals wordt gesteld in de Transport-Land-Use Feedback Cycle (Bertolini, 2009). In de feedback loop (zie **Figuur 1-2**) is te zien dat de inrichting van het grondgebruik een invloed heeft op waar mensen bepaalde activiteiten uitvoeren (recreatie, werk, educatie etc.). Het model laat zien dat het vervoerssysteem (mobiliteit) van invloed is op de ruimtelijke inrichting. Tegelijkertijd laat het model zien dat de ruimtelijke inrichting ook de vraag naar mobiliteit beïnvloedt (Bertolini, 2009). Zoals eerder genoemd hebben de nieuwe ontwikkelingen van MaaS-achtige diensten volgens Audouin en Finger (2019a) en Machado et al. (2018) de potentie om het mobiliteitssysteem te verstoren. Te verwachten is dat deze ontwikkeling van MaaS dan ook impact heeft op de ruimtelijke inrichting.



Figuur 1-2: Feedbackloop van mobiliteit en planologie (Spatial Planning)

Ten slotte, tijdens de afstudeerstage die is gelopen bij Goudappel werd duidelijk dat het onderwerp van deze thesis leeft en iets was waar men graag meer over wil weten. Ook tijdens het uitvoeren van het onderzoek door middel van de interviews werd duidelijk dat dit onderwerp bij de verschillende stakeholders leeft. Tijdens het onderzoek bleek dat de verschillende stakeholders, vanwege de vrij recente opkomst van nieuwe mobiliteitsdiensten, bezig zijn met het zoeken naar de juiste strategie om deelmobiliteit en OV al dan niet te combineren maar dat er in de praktijk nog empirische kennis ontbreekt om een goed onderbouwde keuze te kunnen maken. Op deze manier kan dit onderzoek van toegevoegde waarde zijn voor Goudappel als adviseur van OV-autoriteiten en vervoerders als onderbouwing van adviezen naar OV-autoriteiten en vervoerders toe.

1.3 Onderzoekopzet

1.3.1 Probleemstelling

De opkomst van onder andere deelmobiliteit zal zich vermoedelijk in de komende jaren doorzetten. Dit zal impact hebben op de huidige mobiliteitsvormen zoals het openbaar vervoer. Het is daarom van belang om manieren van reguleren te vinden om optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden die openbaar vervoer en deelmobiliteit kunnen bieden. Momenteel is de mobiliteitsconcessie waarin OV en deelmobiliteit worden gecombineerd in meerdere concessies geïntroduceerd. Echter, er is nog weinig bekend over wat de (publieke) waarde is en hoe de betrokken stakeholders hiernaar kijken.

1.3.2 Doelstelling

De doelstelling is als volgt geformuleerd: *'Het doel van deze kwalitatieve multiple (meervoudige) case study is om inzichten te vergaren in de rol die bepaalde publieke waarden spelen in mobiliteitsconcessies en welke rol bepaalde sturingsmechanismen spelen in het borgen van de publieke waarden van gedeelde mobiliteit. Op deze manier wordt in kaart gebracht hoe de sturing in de mobiliteitsconcessie een rol speelt in het borgen van verschillende typen publieke waarden van gedeelde mobiliteit. Bovendien geeft dit onderzoek door een kwalitatieve insteek ook inzichten in de perspectieven van verschillende uitvoerders van het OV (vervoerders en OV-autoriteiten).*

Het onderzoek tracht een bijdrage te leveren aan de discussie over de meerwaarde van mobiliteitsconcessies als sturingsmechanisme. Zo geeft dit onderzoek een richting of mobiliteitsconcessies wenselijk zijn of dat andere modellen/sturingsmechanismen wellicht beter werken om bepaalde publieke waarden van gedeelde mobiliteit te borgen.'

1.3.3 Vraagstelling: onderzoeksvraag

Hoe beïnvloedt de rol die stakeholders innemen in Nederlandse (mobiliteits)concessies het invullen van verschillende typen publieke waarden van gedeelde mobiliteit en OV?

- Deelvraag 1: Wat betekent het concept van een **mobiliteitsconcessie** in Nederland?
- Deelvraag 2: Welke publieke waarden spelen een rol in (mobiliteits)concessies?
- Deelvraag 3: Welke rol nemen stakeholders in om de publieke waarden van gedeelde mobiliteit en OV te reguleren?
- Deelvraag 4: Hoe kan een combinatie van OV en deelmobiliteit aan de invulling van bepaalde typen publieke waarden invulling geven?
- Deelvraag 5: Welke rol kunnen stakeholders het beste pakken om invulling te geven aan een mobiliteitsconcessie?

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (**hoofdstuk 2**) wordt ingegaan op de uitgevoerde literatuurstudie en wordt de theoretische basis gelegd van deze thesis. Om dit te bereiken wordt ingegaan op de belangrijkste theoretische begrippen namelijk: deelmobiliteit, publieke waarden en governance van OV-concessies. Ook wordt in dit hoofdstuk een model ontwikkelt op basis van de onderzoeksvragen en de literatuurstudie.

In **hoofdstuk 3** wordt vervolgens ingegaan op de uitvoering van het onderzoek en worden gemaakte keuzes toegelicht. Centraal onderdeel is de uitwerking en onderbouwing van de keuzes die zijn gemaakt als het gaat om de onderzoeksstrategie, onderzoeksmethoden, dataverzameling en de data-analyse.

In **hoofdstuk 4** wordt stilgestaan bij de resultaten van het uitgevoerde empirische onderzoek om zo een antwoorde te kunnen formuleren op de gestelde deelvragen. Eerst wordt er stilgestaan bij de kernbegrippen deelmobiliteit en mobiliteitsconcessies, daarna wordt elke concessie los besproken waarna ten slotte alle bevindingen vanuit de concessies worden gecombineerd.

In **hoofdstuk 5**, de conclusie, worden alle resultaten gecombineerd om een antwoord te formuleren op de onderzoeksvraag. **Hoofdstuk 6** bestaat vervolgens uit een kritische reflectie op de kwaliteit van het uitgevoerde onderzoek. Ten slotte, worden er in **hoofdstuk 7** enkele praktische aanbevelingen gedaan voor de verschillende stakeholders op basis van het uitgevoerde onderzoek.

2 Theoretisch kader

In dit theoretische kader worden de gebruikte concepten toegelicht. Het gaat hierbij om de kernbegrippen: (mobiliteits)concessies, publieke waarden en gedeelde mobiliteit. Het doel van dit theoretische kader is om inzichten te geven in de genoemde begrippen, de focus van dit onderzoek verder af te bakenen en de samenhang van deze concepten te verduidelijken. Hiervoor wordt er eerst ingegaan op de kernbegrippen en wordt op basis hiervan toegewerkt naar een model op basis van de theorie en onderzoeksvragen.

2.1 Gedeelde mobiliteit

In mobiliteitsconcessies is er naast een aanbod van OV ook een aanbod van andere mobiliteitsvormen zoals deelmobiliteit. Deelmobiliteit kan worden gedefinieerd als 'the shared use of a vehicle, bicycle or other mode (Shaheen et al., 2015). Oftewel het delen en gebruiken van een mobiliteitsdienst zonder zelf het desbetreffende voertuig te bezitten (Coldefy et al., 2019). Op deze manier maakt deelmobiliteit het mogelijk 'to share vehicles (car-sharing) and journeys (car-pooling), including, announcing, searching and paying for cars and shared journeys and accessing to vehicles' (Cledou et al., 2018). Hier wordt door Cledou et al. (2018) genoemd dat deelmobiliteit gaat over het delen van voertuigen en het delen van reizen. Bovendien wordt er gesproken over het gebruikmaken van voertuigen tegen betaling. Met andere woorden het huren van voertuigen tegen betaling zonder deze zelf te bezitten: geen ownership (bezit) maar usership (gebruik) (Arendsen, 2019; Coldefy et al., 2019). Deelmobiliteit komt volgens de literatuur voor in verschillende vormen waarvan **Tabel 2-1** een overzicht geeft.

Tabel 2-1: De verschillende vormen van gedeelde mobiliteit (gebaseerd op: Coldefy et al., 2019; Machado et al., 2018; Shaheen et al., 2015; Vonk Noordegraaf et al., 2020)

Type	Gedeeld	Definitie	Voorbeelden
1. Delen van voertuigen	Voertuig	Het gebruik kunnen maken van voertuigen zonder ze zelf te bezitten door bijvoorbeeld te huren bij een aanbieder	Deelfietsen, deelauto's, deelscooters
2. Microtransit	Rit	Alternatieve openbaar vervoer diensten vaak kleinschalige, vraagafhankelijke en flexibele diensten die kunnen worden geboekt	Diensten zoals Bravoflex, U-Flex, AMLflex
3. Ridesharing	Rit	Het delen van een rit met anderen met dezelfde bestemming	Carpoolen of vanpoolen
4. Ride-sourcing	Rit	Diensten die chauffeurs koppelen aan passagiers	Taxi-diensten zoals Uber

In **Tabel 2-1** is het onderscheid te zien tussen het delen van voertuigen en het delen van ritten. Echter in de literatuur wordt deelmobiliteit beperkter gedefinieerd zoals door Machado et al. (2018) waar deelmobiliteit wordt gedefinieerd als louter het delen van voertuigen. Ook in de papers van Coldefy et al. (2019) en Vonk Noordegraaf et al. (2020) wordt uiteindelijk de focus verlegd naar het delen van voertuigen. Ook bij een ander onderzoek in de Nederlandse context wordt gesuggereerd dat met name het delen van voertuigen relevant is

(Arendsen, 2019). Op basis van de literatuur wordt in deze thesis de definitie van deelmobiliteit beperkt tot het delen van voertuigen zoals deelfietsen, deelauto's, deelscooters of andere aanwezige vormen (Arendsen, 2019; Coldefy et al., 2019; Vonk Noordegraaf et al., 2020).

2.2 Publieke waarden

Het openbaar vervoer en deelmobiliteit als onderdeel van het mobiliteitssysteem zijn erop gericht om tegemoet te komen aan maatschappelijke doelstellingen zoals het bieden van bereikbaarheid. In de literatuur (Docherty et al., 2018; Jørgensen & Bozeman, 2007) komt dit terug als het concept publieke waarde ('public values'). Dit concept is volgens Jørgensen en Bozeman (2007) van groot belang in de beleidsvorming of zoals zij stellen: *'There is no more important topic in public administration and politics than public values'*.

Het begrip publieke waarde kent verschillende definities. Een veelgebruikte definitie is de definitie van Jørgensen en Bozeman (2007) die publieke waarden definiëren als (1) de rechten en voordelen waar burgers gebruik van maken, (2) verplichtingen van de overheid ten opzichte van de maatschappij en (3) de principes waar beleid op gebaseerd zou moeten zijn. Deze definitie toont dat het gaat om waarden waar burgers mee te maken hebben en dat het de principes zijn waar het beleid op is gebaseerd. Bryson, Crosby en Bloomberg (2014) beschrijven publieke waarden daarom als datgene *'what is either valued by the public, is good for the public...'*. Met andere woorden, de gemene deler van de genoemde definities is dat publieke waarden gaan over de belangen van de maatschappij ('the public').

In een artikel van Riemens, Nast, Pelzer en van den Hurk (2021) wordt er eerst onderscheid gemaakt tussen private en publieke waarden. Private waarden gaan over de belangen van private partijen (private belang) terwijl publieke waarden gaan over de belangen van het publiek (maatschappelijke belang). Riemens et al. (2021) definiëren publieke waarden als volgt: *'normative concepts that describe both the impact on and democratic control of an affected public, which take the form of minimum thresholds or aspirations.'* (Riemens et al., 2021). Op basis van de genoemde definities worden publieke waarden in deze thesis gedefinieerd als: *'waarden die van invloed zijn op het publiek en die terugkomen als minimale eisen of (beleids)ambities.'*

2.2.1 Typen publieke waarden

Grofweg is het mogelijk om op twee manieren onderscheid te maken tussen verschillende publieke waarden. Allereerst kan er onderscheid worden gemaakt tussen procedurele (procedural) en substantieve (substantive) publieke waarden. Procedurele publieke waarden hebben betrekking op het proces van besluitvorming ('hoe'), bijvoorbeeld over het waarborgen van democratische waarden in de besluitvorming (De Bruijn & Dicke, 2006; Riemens et al., 2021). Substantieve publieke waarden hebben betrekking op sectorspecifieke doelen. In het geval van mobiliteit kan het dan gaan om doelen zoals de kwaliteit, betaalbaarheid en beschikbaarheid van mobiliteit (De Bruijn & Dicke, 2006; Riemens et al., 2021).

Verder wordt er onderscheid gemaakt tussen service-oriented en socially-oriented values (Bannister & Connolly, 2014; Riemens et al., 2021). Service-oriented publieke waarden hebben betrekking op het service level dat wordt geleverd (Bannister & Connolly, 2014). In het geval van mobiliteit gaat dat dan bijvoorbeeld over de kwaliteit van het mobiliteitsaanbod. Bij socially-oriented values gaat het om bredere maatschappelijke/sociale doelen zoals

inclusiviteit of maatschappelijke participatie (Bannister & Connolly, 2014; Riemens et al., 2021).

Op basis van het hierboven besproken onderscheid tussen procedurele-substantieve en tussen service en socially-oriented publieke waarden wordt door Riemens et al. (2021) onderscheid gemaakt in vier typen publieke waarden. Echter, deze publieke waarden zijn nog niet eerder toegepast op wereld van het OV. Om deze reden is de definitie van Veeneman (2005) gebruikt waarbij de focus ligt op publieke waarden van het OV. Op deze manier wordt de toepasbaarheid op OV-concessies groter. In deze thesis worden de verschillende publieke waarden ingedeeld in de volgende typen (Riemens et al., 2021; Veeneman, 2005):

- **Service:** Waarden gerelateerd aan het service niveau van mobiliteit of in andere woorden het borgen van de beschikbaarheid van het OV.
- **Duurzaamheid (Climate impact):** Waarden met betrekking tot milieu -en klimaatdoelen voor mobiliteit oftewel waarden gerelateerd aan de impact van mobiliteit op de leefomgeving. In het OV kan het dan enerzijds gaan om het versterken van de positieve externaliteiten van het OV zoals congestiebestrijding of om mensen een duurzaam alternatief voor de auto te bieden. Tegelijkertijd kan het ook gaan om het verlichten van negatieve externaliteiten, zoals het beperken van uitstoot met zero-emissie vervoer.
- **Maatschappelijke doelen (well-being):** Waarden betreffende de invloed van mobiliteit op mensen oftewel bredere maatschappelijk-sociale doelen. In het OV wordt dan gesproken over het borgen van de beschikbaarheid en toegankelijkheid van mobiliteit voor kwetsbare groepen.
- **Proces (democratic control):** Waarden met betrekking tot het (democratische) functioneren van de overheid. Het gaat dan bijvoorbeeld over de democratische normen en waarden in het proces maar ook over het doelmatige gebruik van de publieke middelen.

De zojuist besproken categorisering op basis van de literatuur (Riemens et al., 2021; Veeneman, 2005) zal worden toegepast op de context van mobiliteitsconcessies. De eerste stap om het model van Riemens et al. (2021) aan te vullen wordt gezet door de literatuurstudie waarin is gekeken naar de publieke waarden van mobiliteit die daaruit naar voren kwamen. Uit deze literatuurstudie kwamen verschillende publieke waarden van mobiliteit naar voren zoals die worden gepresenteerd en gecategoriseerd in **Tabel 2-2**. In de loop van het onderzoek zal deze tabel naar verwachting nog verder worden aangevuld door publieke waarden die naar voren komen in het empirische onderzoek.

Tabel 2-2: Voorlopig overzicht van de publieke waarden gebaseerd op bestaande literatuur (Akyelken et al., 2018; Ambrosino et al., 2016; Cledou et al., 2018; de Hollander, Vonk, Snellen, & Huitzing, 2017; Jeekel, 2017; Riemens et al., 2021; Verrips & Hilbers, 2020)

Categorieën (gebaseerd op Riemens et al., 2020)	Voorbeelden vanuit de literatuur	Literatuur
Service	Faciliteren van (meer) mobiliteit	Cledou et al. (2018); de Hollander et al. (2017); Riemens et al. (2020)
	Efficiëntie: beperken van reistijd, beperken van files, geen lege bussen etc.	
	Toegankelijkheid (bijvoorbeeld voor rolstoelen etc.) Geïntegreerde diensten (zoals MaaS)	

Duurzaamheid (Climate Impact)	Duurzaam vervoer: beperken van CO2 uitstoot, gebruik van duurzame mobiliteitsvormen, beperken van het autogebruik	Akyelken et al. (2018); Ambrosino et al. (2016); Cledou et al. (2018); Riemens et al. (2020)
	Beperken van de mobiliteitsvraag bijvoorbeeld door 'nabijheidsrijkdom' (wealth of proximity)	
Maatschappelijke doelen (Well-being)	Sociale waarden: sociale interactie, beperken van sociale isolatie, kwaliteit van leven, veiligheid, gelijkheid	Cledou et al. (2018); Jeekel (2017); Riemens et al. (2020)
	Gezondheid	
	Betaalbaarheid: persoonlijk besparen, betaalbare mobiliteit	
Proces (Democratic Control)	Privacy	de Hollander et al. (2017); Riemens et al. (2020)
	Aansprakelijkheid	
	Aanpassingsvermogen	
	Legitimiteit van besluitvorming	
	Transparantie	
	Eigenaarschap: duidelijk vastleggen wie waar recht op heeft	

2.3 Governance (sturingsmechanismen) van het openbaar vervoer

Er zijn verschillende governance modellen om publieke waarden te waarborgen. Governance is een veelzijdig en veelgebruikt begrip waarvan verschillende definities bestaan. In dit onderzoek wordt uitgegaan van een definitie gebaseerd op de letterlijke betekenis van governance vanuit het Grieks namelijk het 'sturen, leiden of het manoeuvreren van een schip' (Campbell & Carayannis, 2012). Op basis hiervan kan worden gezegd dat governance gaat over de manier waarop een stakeholder zaken stuurt of reguleert. Vonk Noordegraaf et al. (2020) definiëren governance dan ook als volgt: *'governance refers to choosing, prioritising, directing and steering'*. Of in andere woorden, het gaat in essentie om de richting en manier waarop stakeholders sturen in hun beleid. Een overheid kan bijvoorbeeld prioriteit stellen aan een bepaald type publieke waarde en daar invulling aan geven door in hun 'governance' die richting op te sturen.

Als het gaat om het doel van governance worden overheden vaak gezien als de belangrijkste *'guarantor'* van publieke waarden (Bryson et al., 2014; Jørgensen & Bozeman, 2007). Hierop aansluitend stelt Veeneman (2005) dat burgers van de overheid verwachten dat publieke waarden worden gewaarborgd. Deze bevinding zorgt voor een relatie die Tazan-Kok et al. (2019) een *'accountability relationship'* noemen tussen overheden en/of private partijen en burgers. In deze *'accountability relationship'* verwachten burgers van publieke of private partijen dat zij een bepaalde dienst met een bepaalde kwaliteit leveren (Tazan-Kok et al., 2019). In het beeld van de overheid als guarantor van publieke waarden komt deze *'accountability'* relatie ook op die manier terug. Overheden (of private partijen namens overheden) kunnen enerzijds invulling geven aan publieke waarden in het belang van burgers. Anderzijds verwachten en houden burgers overheden verantwoordelijk voor het

garanderen van de publieke waarden. In **Figuur 2-1** is deze 'accountability relatie' van publieke waarden inzichtelijk gemaakt.



Figuur 2-1: Accountability-relatie van publieke waarden waarin de overheden de 'guarantor' zijn en de burgers de 'garantie' die invulling van publieke waarden verwachten. Aangepast van: Tasan-Kok, van den Hurk, Özogul en Bittencourt (2019)

Op basis van de bevindingen over governance (Campbell & Carayannis, 2012; Vonk Noordegraaf et al., 2020) en publieke waarden (Bryson et al., 2014; Jørgensen & Bozeman, 2007) wordt governance voor deze studie gedefinieerd als: 'de manier waarop de overheid of stakeholders door middel van sturingsmechanismen invulling geven aan publieke waarden'. Om invulling te geven aan publieke waarden van mobiliteit kunnen overheden verschillende rollen innemen waarbij bepaalde sturingsmechanismen passen bleek uit de literatuur (Audouin & Finger, 2019a; Bulkeley & Kern, 2006; Hirschhorn et al., 2019). Hier zal worden ingegaan op twee van deze manieren om verschillende modellen te onderscheiden namelijk het model van Audouin en Finger (2019a) en Mukhtar-Landgren en Smith (2019).

Allereerst het model van Audouin en Finger (2019a) die verschillende governance modellen toepassen op mobiliteit. Deze governance modellen zijn ook al breder toegepast op bijvoorbeeld het gebied van klimaataanpak (e.g. Bulkeley & Kern, 2006). Audouin en Finger (2019a) maken een onderscheid tussen vijf verschillende rollen die ingenomen kunnen worden in de governance van MaaS zoals in **Tabel 2-3** te zien is.

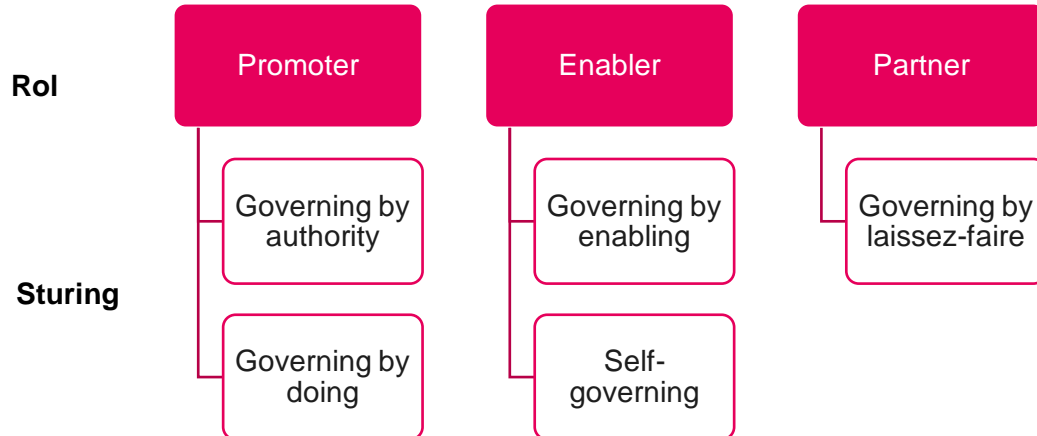
Tabel 2-3: De verschillende typen sturingsmechanismen van overheden en/of andere stakeholders gebaseerd op Audouin en Finger (2019a); Bulkeley en Kern (2006)

Rol	Beschrijving	Voorbeeld
Governing by authority	Het top-down sturen van ontwikkelingen, sterke rol voor overheden/stakeholders.	Gebuiken van aanbestedingsmechanismen of sturen door middel van top-down regulering
Governing by doing	Diensten worden volledig zelf geregeld zonder tussenkomst van andere private partijen.	Een eigen MaaS-platform introduceren
Governing by enabling	Faciliteren van gewenste ontwikkelingen maar zonder zelf actief de regie te nemen.	Verstrekken van subsidies aan initiatieven, ruimte geven qua regelgeving etc.

Self-governing	Het goede voorbeeld door zelf gebruik te maken van wenselijke diensten	Eigen werknemers gebruik laten maken van duurzame mobiliteit
Governing by laissez-faire	Geen interventie vanuit de overheid: de markt zichzelf laten ontwikkelen	Geen regulering van activiteiten

Naast het model van Audouin en Finger (2019a) dat onderscheid maakt in verschillende manieren van regulering maakt het model van Mukhtar-Landgren en Smith (2019) onderscheid in drie rollen die een stakeholder kan innemen namelijk een Promoter, Enabler of Partner rol. In de rol als promotor sturen stakeholders actief, vaak neemt de overheid in dit model een hoofdrol in om een gewenste uitkomst veilig te stellen. Bij een Enabler positie neemt de overheid een meer faciliterende, minder direct sturende rol in. Private partijen worden gestimuleerd door middel van bijvoorbeeld subsidies maar zijn niet gebonden aan verplichtingen. Er is hierbij geen sprake van meer faciliterende rol. Ten slotte, in de Partner rol is de overheid 'slechts' een van de stakeholders. Dit betekent dat de overheid een beperktere rol heeft en optreedt als een van de stakeholders. De overheid neemt daarmee geen actieve regie en laat veelal de markt zichzelf ontwikkelen.

De indelingen van Mukhtar-Landgren en Smith (2019) en Audouin en Finger (2019a) geven beiden een indeling in verschillende rollen en sturingsmechanismen. De verschillende sturingsmechanismen die worden onderscheiden door Audouin & Finger (2019a) worden in deze studie gezien als een uiting van de drie verschillende rollen (Promoter, Enabler, Partner) zoals te zien is in **Figuur 2-2**. Met andere woorden, de sturingsmechanismen zoals Audouin en Finger (2019a) die noemen zijn uitingen van de rollen zoals die worden onderscheiden door Mukhtar-Landgren en Smith (2019).



Figuur 2-2: De verschillende governance rollen van Mukhtar-Landgren (2019) en Audouin & Finger (2019a) waarin het sturingsmechanisme (sturing) een uiting is van de rol die wordt aangenomen

Een OV-concessie een vorm van governance en kan ook worden gelinkt aan dit model. Een concessie in het algemeen maar ook in het OV kan worden gezien als een model waarin de OV-autoriteit, die de concessie uitschrijft, stuurt door middel van governing by authority. De OV-autoriteit kan zo veel invloed uitoefenen en kan vastleggen hoe volgens hen invulling moet worden gegeven aan het vervoer. Echter binnen deze concessie kan de opdrachtgever

verschillende rollen aannemen variërend van alle details vastleggen (Promoter rol) tot het meer vrijlaten door vooral kaders te stellen (Enabler, Partner).

2.3.1 Concessies in het OV

Om inzicht te krijgen in de regulering van het OV is het van belang om stil te staan bij het concessiesysteem in het Nederlandse OV. In Nederland wordt sinds de invoering van de Wet Personenvervoer 2000 (verder: Wp2000) op 1 januari 2001 het publieke vervoer gereguleerd door middel van een concessiesysteem (Veeneman, Wilschut, Urlings, Blank, & van de Velde, 2014). Een concessiesysteem is een systeem waarin private partijen concurreren met elkaar om een bepaalde dienst op een bepaalde markt aan te mogen bieden. Private partijen concurreren in een concessiemodel om een (tijdelijk) monopolie op het verzorgen van een dienst door mee te doen aan een aanbesteding (Cunha Marques & Berg, 2011). Bij een aanbesteding kunnen alle private partijen een aanbod doen. Het aanbod van de partijen wordt beoordeeld door de uitschrijver waarna de inschrijver die het beste voldoet aan de gestelde criteria de concessie wint (Cunha Marques & Berg, 2011).

Bij het uitgeven van een concessie worden afspraken vastgelegd in contracten waarin alle afspraken worden vastgelegd. In zo'n contract zijn de rechten en plichten van beide partijen vastgelegd en worden eventueel boetebedingen opgenomen om af te dwingen dat er aan de gemaakte afspraken wordt voldaan (Van Den Hurk & Verhoest, 2016). Door middel van deze contracten is het voor publieke partijen mogelijk om private partijen te sturen om invulling te geven aan hun (publieke) belangen. Het aangaan van een contract geeft relatief veel mogelijkheden om de gemaakte afspraken af te dwingen. Op deze manier is het voor een publieke partij mogelijk om haar (publieke) belangen te verzekeren door dit vast te leggen in een concessie (van den Hurk & Tasan-Kok, 2020).

In het OV gaat een concessie om het tijdelijke exclusieve recht om in een bepaald concessiegebied het openbaar vervoer te verzorgen (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 1999; van Buiren et al., 2012). Dit exclusieve recht voor het OV maakt positieve netwerkeffecten mogelijk (Pieper, 2019; van der Sterren, 2018). Op deze manier kunnen ook op zichzelf verlieslatende (aansluitende) verbindingen toch interessant zijn om aan te bieden in het belang van het hele netwerk. Het netwerkeffect zorgt voor een samenhangend netwerk en uiteindelijk aanbod op meer plekken. Zo'n samenhangend netwerk werd bij de invoering van de Wp2000 van belang geacht om het openbaar aantrekkelijk te houden als vervoersalternatief voor de auto (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 1999). Zonder dit exclusieve recht is er een risico dat de focus qua vervoer vooral komt te liggen op de meest winstgevendende plekken wat een samenhangend netwerk zou kunnen ondermijnen.

Bij de invoering werd marktwerking in het OV geïntroduceerd en kregen private vervoerders kans om als een concessie afloopt mee te doen aan een aanbesteding. Andere vervoerders dan de zittende vervoerder krijgen dan dus ook een kans om de concessie binnen te slepen (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 1999; van Buiren et al., 2012). De gedachte hierachter is dat de dienstverlening zo zou verbeteren en dat men beter gebruik kan maken van *'beschikbare marktkennis, creativiteit en innovatiekracht om de concurrentiepositie met de auto te verbeteren'* (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 1999). Men beoogde hiermee twee doelen te bereiken namelijk een groei van het OV-gebruik en een groei van de kostendeckingsgraad waardoor minder geld nodig is vanuit de opdrachtgever (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 1999). Later is dit bijgesteld naar groei op de plekken waar er vraag is naar OV en een meer doelmatige besteding van overheidsgeld (van Buiren et al., 2012; Veeneman et al., 2014).

2.3.2 Modellen voor het reguleren van OV en deelmobiliteit

Als het gaat om het reguleren van OV en deelmobiliteit bestaan er naast mobiliteitsconcessies ook andere modellen. Zo kan er ook worden gedacht aan een model waarin OV-concessies worden uitgeschreven maar de markt van deelmobiliteit aan marktpartijen wordt overgelaten (Pieper, 2019). Met andere woorden, voor deelmobiliteit wordt hier gekozen voor een laissez-faire benadering.

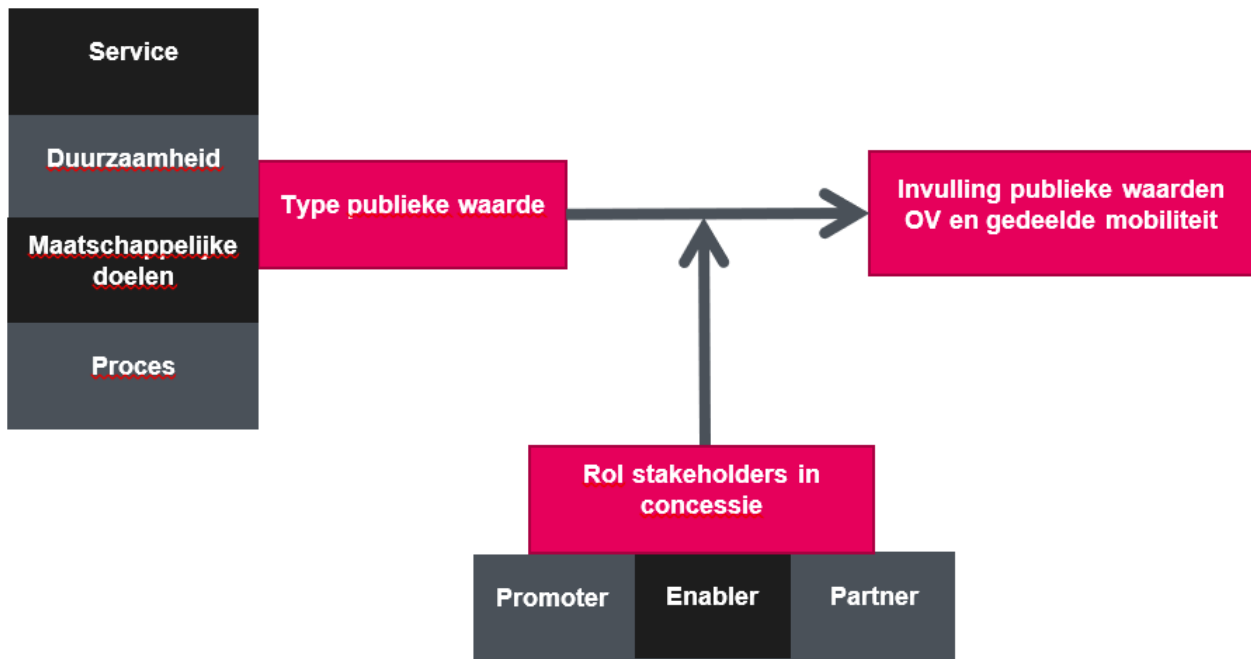
Echter, er zijn ook modellen waarin overheden voor deelmobiliteit een actievere rol pakken. Zo kan er een model zijn waarin het OV in een concessie wordt gereguleerd en tegelijkertijd ook deelmobiliteit wordt gestimuleerd of gefaciliteerd door subsidies of het beschikbaar stellen van locaties (Idzenga & Theloesen, 2016; Pieper, 2019). Voor deelmobiliteit wordt hier dus gekozen voor een governing by enabling benadering. Ten slotte is het ook mogelijk om zowel het OV als deelmobiliteit los van elkaar te reguleren door het uitgeven van losse concessies voor deelmobiliteit en OV. Hierbij is ook een hybride vorm mogelijk door het uitgeven van meer flexibele contracten (kortere looptijd, meer ruimte voor nieuwe ontwikkelingen etc.) (Idzenga & Theloesen, 2016; Pieper, 2019). In dit model wordt zowel voor deelmobiliteit als OV gereguleerd via een governing by authority benadering. Zie ook **Tabel 2-4** met een overzicht van alle besproken modellen en de bijbehorende governance benadering.

Tabel 2-4: Overzicht van de besproken modellen en de bijbehorende governance benadering

Model	Governance benadering
Mobiliteitsconcessie	Beiden: Governing by authority
OV-concessie + vrije markt voor deelmobiliteit	OV: Governing by authority Deelmobiliteit: Governing by laissez-faire
OV-concessie + deelmobiliteit stimuleren	OV: Governing by authority Deelmobiliteit: Governing by enabling
Aparte concessies voor OV en deelmobiliteit	Beiden: Los van elkaar governing by authority

2.4 Model op basis van theorie

Om een basis te vormen voor de analyse verderop in het onderzoek is de theorie en het veronderstelde verband in de onderzoeksvraag samengebracht in **Figuur 2-3** (zie volgende pagina). In dit model wordt duidelijk dat verschillende type publieke waarden (service, duurzaamheid, maatschappelijke doelen en proces) worden ingevuld met deelmobiliteit en OV in een mobiliteitsconcessie. Er wordt in het model verondersteld dat de rol die stakeholders pakken van invloed is op de publieke waarden die worden ingevuld.



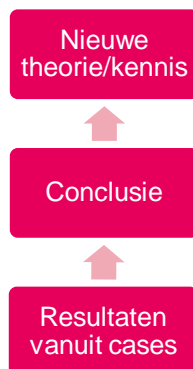
Figuur 2-3: Conceptueel model

3 Methoden

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de gebruikte onderzoeksmethoden in dit onderzoek. Het doel van dit hoofdstuk is om de gemaakte keuzes te onderbouwen. Allereerst wordt ingegaan op de gekozen kwalitatieve benadering van deze studie. Vervolgens wordt de keuze voor de onderzoeksstrategie (casestudy) en de selectie van de cases toegelicht. En tenslotte wordt de dataverzameling en de daaropvolgende data-analyse besproken.

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden is gekozen voor een kwalitatieve benadering. Een kwalitatieve benadering sluit om meerdere redenen aan bij de doelstelling van het onderzoek erop gericht om inzicht te verkrijgen in de publieke waarde van mobiliteitsconcessies en de perspectieven van de stakeholders hierop. Dit past bij een kwalitatieve benadering waarbij meer mogelijkheden bestaan om het perspectief en de ervaringen van de onderzochte deelnemers mee te onderzoeken (Cresswell & Poth, 2018). Op deze manier helpt een kwalitatieve benadering om diepere inzichten te verkrijgen in de praktijk van mobiliteitsconcessies en het verhaal van de geïnterviewden hierachter.

Bovendien maakt een kwalitatieve benadering het mogelijk om onderzoek te doen naar concepten die kwantitatief lastig of niet te onderzoeken zijn door een gebrek aan kwantitatieve data (Cresswell & Poth, 2018). Zo zijn in het geval van deze studie de concepten publieke waarden, mobiliteitsconcessies en governance bij uitstek concepten die lastig te kwantificeren zijn vanwege een gebrek aan meetbare criteria. Tenslotte is het doel van deze studie vanwege een gebrek aan theoretische kennis over mobiliteitsconcessies niet om bestaande hypothesen in de literatuur te toetsen (deductief). Het doel is om kennis te genereren op basis van de empirische bevindingen (inductief) zoals te zien is in **Figuur 3-1**. Deze inductieve manier van redeneren past het beste bij een kwalitatieve benadering aldus Bryman (2016).



Figuur 3-1: De inductieve manier van redeneren in deze thesis

3.1 Onderzoeksstrategie

In deze thesis is gekozen voor het uitvoeren van een casestudy omdat een casestudy mogelijkheden geeft om een kleiner aantal onderzoekseenheden grondiger te onderzoeken. Dit past bij een casestudy want een casestudy *'is a qualitative approach in which the investigator explores a real-life, contemporary bounded system (a case) or multiple bounded systems over time, through detailed, in-depth data collection involving multiple sources of*

information, and reports a case description and case themes' (Cresswell & Poth, 2018). In dit onderzoek worden meerdere cases bestudeerd: een multiple of meervoudige casestudy. Omwille van de relatief beperkte middelen en om voldoende diepgang per concessie te garanderen wordt de selectie beperkt tot circa 4 – 5 cases. Het selecteren van meerdere cases in plaats van één case maakt het mogelijk om de geselecteerde cases met elkaar te vergelijken. Bovendien geeft een selectie van meerdere cases de mogelijkheid om een eerste beeld te krijgen van de generaliseerbaarheid van de resultaten (Cresswell & Poth, 2018). In de woorden van Sartori (1991) maakt het includeren van meerdere cases het enigszins mogelijk 'to control whether generalisations hold across the cases to which they apply' (Sartori, 1991).

De onderzoekseenheden of cases in deze studie zijn de concessies die voldoen aan de criteria die verderop worden besproken. Echter, voor een selectie van cases is het van belang dat de cases goed afgebakend en gedefinieerd kunnen worden, dat de cases 'bounded' zijn (Cresswell & Poth, 2018). In het geval van OV-concessies in Nederland gaat het om een duidelijke geografische afbakening zoals te zien is in **Figuur 3-2**.



Figuur 3-2: De verschillende concessies van Nederland, echter sinds december 2020 zijn de concessies Veluwe en Midden-Overijssel opgegaan in de nieuwe concessie IJssel-Vecht. Afbeelding herdrukt van ovinnederland.nl (2019)

3.1.1 Selectie van concessies (cases)

Van de concessies uit **Figuur 3-2** wordt een beperkt aantal concessies (circa 5) geselecteerd. Het verkleinen van de selectie is nodig omdat de beschikbare middelen te beperkt zijn om alle concessies te onderzoeken en om voldoende diepgang te garanderen per concessie. Deze selectie is gedaan op basis van een selectie van gelijke cases (concessies), ook wel de *'most similar method'* genoemd. Kenmerk van deze methode is om cases te selecteren die gelijkwaardig aan elkaar zijn en allen een gemeenschappelijk kenmerk hebben (Seawright & Gerring, 2008). Om concessies te vinden die vergelijkbaar zijn aan elkaar op bepaalde aspecten zijn er enkele selectiecriteria opgesteld waar de concessies aan moeten voldoen om binnen de selectie te vallen. In deze studie gaat het om drie selectiecriteria namelijk de ingangsdatum van de concessie, aanwezigheid van deelmobiliteit en zoveel mogelijk verschillende vervoerders en opdrachtgevers.

Het eerste selectie criterium gaat over de ingangsdatum van de concessie. Dit betekent dat alle geïnccludeerde concessies aan -of inbesteed moet zijn op of na 11 december 2016 (ingang dienstregelingjaar 2017). Deze beperkte termijn is vooral tot stand gekomen om praktische redenen. Zo is de opkomst van nieuwe mobiliteitsdiensten een vrij recente ontwikkeling. Verder is de kans groter dat stakeholders nog enige kennis hebben over de achterliggende redenen van bepaalde keuzes die gemaakt zijn in de aanbesteding. Het tweede selectie criterium gaat over de aanwezigheid van deelmobiliteit in de concessies. Op deze wijze wordt gegarandeerd dat concessies worden geïnccludeerd die voldoen aan de definitie van mobiliteitsconcessies zoals gebruikt in dit onderzoek. Oftewel een concessie waarin naast het OV ook een aanbod is van deelmobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld deelfietsen). Het laatste criterium stelt dat zoveel mogelijk verschillende vervoerders en opdrachtgevers worden geïnccludeerd. Op deze manier is het mogelijk om een zo breed mogelijk perspectief te krijgen van verschillende stakeholders in verschillende concessies waarin deelmobiliteit is geïnccludeerd.

Tabel 3-1 laat zien hoe de selectie op basis van de verschillende criteria tot stand is gekomen.

Tabel 3-1: Selectie van cases op basis van de gestelde selectiecriteria. Data is gebaseerd op de websites van de desbetreffende stakeholders en op basis van data geraadpleegd van ovinnederland.nl.

Criteria 1 (startdatum)	Criteria 2 deelmobiliteit	Criteria 3: Vervoerder + opdrachtgever	Passend?
Groningen-Drenthe (15-12-2019)	Nog niet	Qbuzz + OV-bureau Groningen-Drenthe	X
Haaglanden Streek (25-08-2019)	Nee	EBS + MRDH	X
Haaglanden-Stad (15-12-2019)	Ja (deelfiets)	HTM + MRDH	V
Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (9-12-2018)	Ja (deelfietsen)	Qbuzz + Provincie Zuid-Holland	V

Amstelland-Meerlanden (10-12-2017)	Ja (deelfietsen)	Connexxion + VRA	V
Noord-Holland Noord (22-07-2018)	Ja (deelfietsen en beperkt deelauto's)	Connexxion + Provincie Noord-Holland	-
Limburg (11-12-2016)	Ja (deelfietsen)	Arriva + Provincie Limburg	V
ZOWAD (11-12-2016)	Nee	Arriva + Provincie Friesland	X
IJssel-Vecht (13-12-2020)	Deels (niet meer ondersteund door opdrachtgever)	Keolis + Provincies Overijssel, Flevoland en Gelderland	X
Provincie Utrecht (11-12-2016)	Ja (deelfietsen)	Keolis + Provincie Utrecht	V
Rotterdam (8-12-2019)	Ja (deelfietsen)	RET + MRDH	-
Almere (10-12-2017)	Nee	Keolis + Gemeente Almere	X
Haarlem-IJmond (03-09-2017)	Nee	Connexxion + provincie Noord-Holland	X
Voorne-Putten en Rozenburg (9-12-2018)	Nee	EBS + MRDH	X
Zuid-Oost Brabant (11-12-2016)	Nee	Arriva + Provincie Noord-Brabant	X
Noordelijke Nevenlijnen (13-12-2020)	Nee	Arriva + Provincie/Groningen/Friesland	X

Op basis van de selectie komt een vijftal concessies naar voren die voldoen aan de criteria. Zoals te zien is vallen de meeste concessies af op basis van de eerste twee selectiecriteria. Echter, er blijven zoals te zien is in **Tabel 3-1** nog enkele concessies over (aangegeven met een -) waarbij op basis van criteria 3 een keuze is gemaakt. De keuzes die op basis van dit criterium zijn gemaakt worden hieronder nader toegelicht:

- **Amstelland-Meerlanden** of Noord-Holland Noord (Connexxion): De keuze is gevallen op AML omdat deze concessie in de literatuur (Jacobs, 2019; Pieper, 2019) vaak wordt genoemd als mobiliteitsconcessie. Om deze reden is het relevant om te zien hoe de stakeholders hier na de eerste ervaringen tegenover mobiliteitsconcessies aankijken. Als gevolg daarvan wordt de concessie Noord-Holland Noord niet meegenomen in het onderzoek.
- **Haaglanden-Stad** of Rotterdam Stad (MRDH): De keuze is gevallen op de concessie Haaglanden-Stad. De concessie Haaglanden-Stad is met name interessant omdat de vervoerder (HTM) als een van de weinige vervoerders een eigen deelfietsconcept heeft ontwikkeld (HTM fiets). Deze bijzonderheid maakt Haaglanden-Stad net wat relevanter om te bestuderen.

Uiteindelijk zijn de volgende vijf concessies geïnccludeerd:

- **Haaglanden-Stad:** Stadsvervoer in Den Haag in opdracht van de MRDH uitgevoerd door de HTM.
- **Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (DMG):** Bus -en treinconcessie in opdracht van de provincie Zuid-Holland uitgevoerd door Qbuzz. De concessie DMG wordt in de literatuur (Jacobs, 2019; Pieper, 2019) vaak genoemd als een mobiliteitsconcessie.
- **Amstelland-Meerlanden (AML):** Busconcessie in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) uitgevoerd door Connexxion. Via Flickbike worden in deze concessie deelfietsen aangeboden. De concessie AML wordt in de literatuur (Jacobs, 2019; Pieper, 2019) vaak genoemd als mobiliteitsconcessie.
- **Provincie Utrecht:** Busconcessie in opdracht van de provincie Utrecht uitgevoerd door Keolis onder de naam Syntus Utrecht. Concessie niet te verwarren met de concessie Regio Utrecht uitgevoerd door Qbuzz onder de naam U-OV.
- **Limburg:** Bus -en treinconcessie in opdracht van de provincie Limburg uitgevoerd door Arriva

De geselecteerde concessies zijn concessies met elk hun eigen kenmerken wat het mogelijk maakt om eventuele extremen uit te middelen. Verder brengt deze selectie het voordeel met zich mee dat vijf van de acht vervoerders geïnterviewd worden. Bij de opdrachtgevers gaat het om vijf van de dertien opdrachtgever die geïnterviewd worden. Verder zijn er ook verschillende typen gebieden geïnccludeerd in deze studie zowel echte stedelijke concessies (zoals Den Haag) maar ook concessies als de provincie Limburg of DMG met een mix van landelijk en stedelijk gebied. Kortom een relatief breed scala van concessies is vertegenwoordigd.

3.1.2 Mogelijk beperkingen van casestudy

De casestudy als onderzoeksmethode kent ook enkele beperkingen om rekening mee te houden. Een belangrijke beperking is de beperkte mogelijkheid om vanuit de beperkte selectie van concessies te generaliseren naar een grotere populatie van concessies (Cresswell & Poth, 2018). Dit is met name het geval voor OV-concessies buiten Nederland waar de institutionele context wellicht anders zal zijn. Met deze casestudy is het vermogen om te generaliseren naar concessies buiten Nederland dan ook beperkt. Ondanks deze beperkingen in de generaliseerbaarheid betekent dit niet dat het onderzoek geen toegevoegde waarde heeft. Met name binnen de Nederlandse context is deze studie wel degelijk van meerwaarde aangezien de institutionele context in Nederland redelijk homogeen is.

Toch kent een meervoudige casestudy (multiple case study design) ook beperkingen omdat door het onderzoeken van meerdere cases de diepgang per individuele case minder is omdat de beschikbare middelen verdeeld moeten worden over meerdere cases (Cresswell & Poth, 2018). In het geval van een enkelvoudige casestudy is het mogelijk om de aandacht volledig te richten op één enkele concessie wat meer diepgang voor deze ene concessie mogelijk maakt. Op deze manier wordt meer kennis ontwikkeld over deze ene concessie maar is op basis daarvan geen beeld te vormen van hoe het er in andere concessies aan toegaat. Om deze reden worden de voordelen van een meervoudige studie in het geval van deze studie groter bevonden.

3.2 Dataverzameling

In dit onderzoek worden twee hoofdstrategieën gebruikt voor het verzamelen van empirische data namelijk deskresearch en fieldresearch. Deskresearch bestaat uit een analyse van

relevante (beleids)documenten terwijl het fieldresearch (veldonderzoek) bestond uit interviews met betrokken stakeholders bij de vijf geselecteerde cases.

3.2.1 Deskresearch

Als onderdeel van de deskresearch wordt er een analyse verricht op relevante beleidsdocumenten over OV-concessies: Programma's van Eisen (verder: PvE's) en het bijbehorende Bestek. In deze beleidsdocumenten zal worden gekeken naar het vastgelegde beleid als het gaat om deelmobiliteit en OV. Centraal doel hiervan is om een beeld te krijgen van hoe de concessie in het desbetreffende gebied is vormgegeven. De focus zal daarmee met name liggen op passages die over de combinatie van deelmobiliteit en OV gaan en welke rol de vervoerder heeft in het verzorgen van ketenmobiliteit. Om optimaal gebruik te maken van deze documenten worden deze ook bestudeerd voor het afnemen van interviews om opvallende zaken te kunnen voorleggen tijdens de interviews en meer achtergrondkennis te hebben.

In Tabel 3-2 is weergegeven welke documenten worden bestudeerd. De bron van deze stukken is de website van de betrokken opdrachtgevers zodat deze stukken voor eenieder te raadplegen zijn. In **Tabel 3-2** is te zien dat niet van alle concessies zowel het PvE als het Bestek beschikbaar was. Echter, het probleem hiervan is beperkt aangezien het bestek grotendeels voortkomt uit en overlapt met het PvE. Het bestek is namelijk vooral een juridische uitwerking van het PvE.

Tabel 3-2: De gebruikte beleidsdocumenten in de analyse gesorteerd per concessie.

Concessie	Relevante beleidsdocumenten
AML	PvE: PvE Concessie Amstelland-Meerlanden 2018: Stadsregio Amsterdam (2016b) Bestek: Bestek voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in de concessies Amstelland-Meerlanden 2018: Stadsregio Amsterdam (2016a)
Provincie Utrecht	PvE: PvE Europese aanbesteding openbaar vervoer provincie Utrecht 2016 – 2013: Provincie Utrecht (2015b) Bestek: Bestek “”: Provincie Utrecht (2015a)
DMG	PvE: PvE Europese aanbesteding openbaar vervoer Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV): Provincie Zuid-Holland (2017b) Bestek: Bestek “ “: Provincie Zuid-Holland (2017a)
Haaglanden-Stad	PvE: Ontwerp PvE concessies MRDH: MRDH (2017) Bestek: Niet beschikbaar
Limburg	PvE: Deel A – E: Programma van Eisen Concessie OV Limburg: Provincie Limburg (2014) Bestek: Niet openbaar beschikbaar

3.2.2 Fieldresearch

Voor het grootste deel wordt voor de dataverzameling gebruik gemaakt van semigestructureerde interviews wat wil zeggen dat er een interviewgide is gebruikt in de voorbereiding. Deze interviewguides (zie bijlage 1 en 2) geven een richting aan het interview en helpen op deze manier om de benodigde informatie te op te halen met de interviews. Om de interviewguides zo goed mogelijk te laten aansluiten zijn er twee interviewguides gemaakt: één voor de vervoerders (zie bijlage 1) en één voor de opdrachtgevers (zie bijlage 2). Grootste verschil tussen deze interviewguides is dat er in de interviewgide niet letterlijk wordt gesproken over het begrip publieke waarden maar over 'doelstellingen van het OV'. Dit is gedaan omdat van tevoren wordt verwacht dat het begrip publieke waarde bij vervoerders mogelijk minder bekend is.

De gemaakte interviewguides zijn vooral gebruikt als richtinggevend. Dit betekent dat er tijdens de interviews de mogelijkheid is om bijvoorbeeld extra door te vragen op relevante zaken of vragen niet te stellen omdat de geïnterviewde er in zijn verhaal zelf al antwoord op geeft. Op deze manier is er ruimte om het interview zo optimaal mogelijk aan te passen aan de situatie en zoveel mogelijk relevante informatie te verzamelen.

In totaal worden 10 interviews afgenomen van 30 – 60 min. met relevante stakeholders namelijk vervoerders en opdrachtgevers in de vijf verschillende bestudeerde concessies (AML, Provincie Utrecht, DMG, Limburg en Haaglanden-Stad) zoals blijkt uit **Tabel 3-3**. Voor deze interviews is gebruik gemaakt van de contacten die er binnen het OV-team van Goudappel bestonden bij de verschillende vervoerders en opdrachtgevers. Op deze manier was het mogelijk om op vrij korte termijn de afspraken voor de belangrijkste 10 interviews in te plannen.

Tabel 3-3: Overzicht van de te interviewen stakeholders per geselecteerde concessie

Concessie	Uitvoerders	Datum interview
Amstelland – Meerlanden (AML)	Vervoerregio Amsterdam (OV-autoriteit)	06-05-2021
	Connexion (vervoerder)	20-04-2021
Provincie Utrecht	Provincie Utrecht (OV-autoriteit)	04-05-2021
	Keolis	23-04-2021
Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (DMG)	Provincie Zuid-Holland (OV-autoriteit)	16-04-2021
	Qbuzz	11-05-2021
Limburg	Provincie Limburg (OV-autoriteit)	29-04-2021
	Arriva (vervoerder)	06-05-2021
Haaglanden-Stad	MRDH (OV-autoriteit)	12-05-2021
	HTM (vervoerder)	19-04-2021

Interviewen ten tijde van de coronapandemie (voorjaar 2021)

Vanwege de strikte restricties vanwege de coronapandemie ten tijde van het interviewen (februari – mei 2021) moesten de interviews afgenomen worden via Microsoft Teams (videobellen) en konden deze niet fysiek plaatsvinden. Volgens Gray, Wong-Wylie, Rempel en Cook (2020) is in een dergelijk geval met beperkte mogelijkheden om face-to-face interviews af te nemen, het interviewen met behulp van videobeldiensten (Microsoft Teams, Zoom etc.) een passend alternatief om toch interviews af te nemen. Videobellen maakt het namelijk mogelijk om de geïnterviewde, ondanks op verschillende locaties, real-time met beeld en geluid te spreken. Gray et al. (2020) noemt dat andere onderzoekers in hun onderzoek concludeerden dat er amper kwaliteitsverschillen aanwezig hoeven te zijn tussen face-to-face interviews en interviews met behulp van videobellen. Ook in andere literatuur (Curasi, 2001; Grözinger, Irlenbusch, Laske, & Schröder, 2020) wordt deze conclusie gedeeld. Wel wordt gesteld door Gray et al. (2020) dat de kwaliteit van interviews uitgevoerd met behulp van videobellen afhankelijk is van de ervarenheid van de deelnemers met videobellen. Echter, vanwege de coronapandemie is thuiswerken in 2020 – 2021 de standaard geworden is betekent dit dat voor de meeste geïnterviewden en de onderzoeker videobellen vrij normaal is geworden. Het valt dan ook te verwachten dat videobellen voor de meeste geïnterviewden geen probleem is en dat onervarenheid naar verwachting in zeer beperkte mate een rol speelt.

Echter, de techniek kan eventueel wel voor problemen zorgen bijvoorbeeld door het optreden van problemen met de internetverbinding. Tijdens het gesprek kan bijvoorbeeld een slechte verbinding zorgen voor een verstoring van het interview. Bovendien kan een matige internetverbinding al dan niet in combinatie met een matige kwaliteit van de gebruikte apparatuur ervoor zorgen dat de opname van het interview van een mindere kwaliteit is. Een mindere kwaliteit van de opname kan dan weer problemen geven met het transcriberen van het interview. Een andere factor die meespeelt is dat de omgeving (door thuiswerken ook regelmatig de thuisomgeving) storend kan zijn voor zowel de geïnterviewde als interviewer. Dit kan bijvoorbeeld komen door storende achtergrondgeluiden maar ook dat de geïnterviewde in een ruimte kan zitten met minder privacy en daardoor mogelijk minder vrij kan spreken (Gray et al., 2020).

3.3 Data-analyse

Na de data-collectie wordt de data verder geanalyseerd. De eerste stap in de analyse is het opnemen van interviews ná toestemming van de geïnterviewden. Vervolgens worden de opgenomen interviews volledig getranscribeerd met behulp van het online transcriptie platform Happyscribe. Dit platform biedt mogelijkheden om het audio bestand vertraagd af te spelen en met sneltoetsen te werken bijvoorbeeld terug te kunnen spoelen. Na het transcriberen worden de interviews gecodeerd met behulp van het programma Nvivo 12 Pro. Ook de beleidsdocumenten worden toegevoegd aan Nvivo en gecodeerd. Het proces van coderen is gebaseerd op de 'constant comparative method' waarbij informatie wordt opgehaald door het coderen en het categoriseren in thema's (codegroepen) van de onderzoeksdata (Cresswell & Poth, 2018). De 'constant comparative method' gaat uit van drie fases van coderen (Cresswell & Poth, 2018; Williams & Moser, 2019) namelijk:

- **Open coding:** Het identificeren van de relevante concepten die naar voren komen vanuit de vanuit de transcripten of beleidsdocumenten. In deze fase worden de relevante quotes gecodeerd en wordt er zo betekenis gegeven aan de quotes. Zie ook het codeboek in bijlage 3.

- **Axial coding:** Een fase waarin de codes gemaakt tijdens de open coding fase worden gecategoriseerd in codegroepen (zie **Tabel 3-4**). Ook bestaat deze fase uit het nogmaals nalopen van de codes van de open coding fase en worden deze codes waar nodig aangepast of verwijderd indien ze minder relevant blijken te zijn.
- **Selective coding:** Voortbouwen op de categorieën van axial coding. In deze fase worden de belangrijkste categorieën of thema's geselecteerd die van belang zijn om de onderzoeksvragen te beantwoorden (zie groen gemarkeerde codegroepen in **Tabel 3-4**). Verder wordt in deze fase op basis van de selectie van codes en categorieën een stap gezet om het verhaal van de data te vertellen. Met andere woorden, er wordt een eerste stap gezet richting de resultaten en de conclusie.

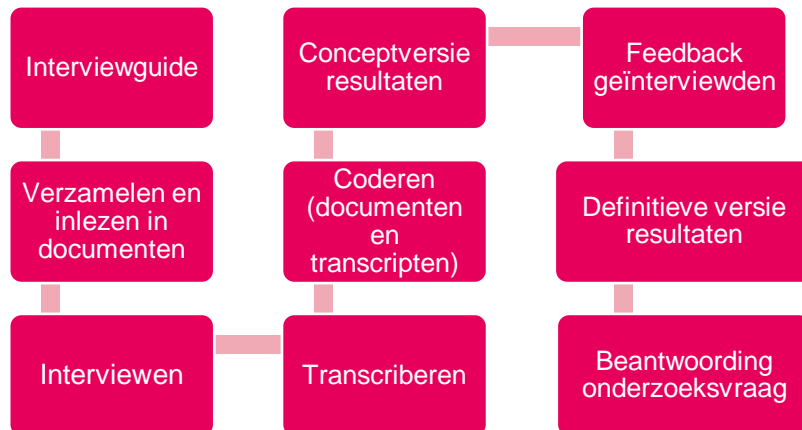
Alle gemaakte codes en categorieën zijn terug te vinden in het codeboek opgenomen als bijlage 3. De categorieën van de axial coding fase zijn ook opgenomen in **Tabel 3-4**. Ook is in **Tabel 3-4** te zien welke categorieën naar komen in de selective coding fase. Deze codegroepen zijn groen gemarkeerd.

Tabel 3-4: De codegroepen of categorieën die gebruikt zijn tijdens de axial coding en selective coding fase.

Codegroep	Omschrijving hoofdcode	Subcodes
Gebied X (naam van gebied)	Codes die wat vertellen over de kenmerken van de concessie bijvoorbeeld gebiedskenmerken,	N.v.t.
Publieke waarden	Codes van publieke waarden die worden genoemd om ingevuld te worden. Deze worden weer ingedeeld in de vier besproken categorieën in theoretische kader.	Service Milieu/duurzaamheid Sociaal- maatschappelijk Democratische waarden
Private waarden	Codes betreffende waarden die erop gericht zijn het private belang van private partijen in te vullen. Bijvoorbeeld het scoren van punten om een concessie te winnen, winst te maken etc.	N.v.t.
Sturingsmechanismen	Codes betreffende de sturingsmechanismen die zijn gebruikt of in de toekomst mogelijk zijn volgens de uitvoerders van het OV.	Partner Enabler Promoter
Rol deelmobiliteit	Codes die wat zeggen over welke rol deelmobiliteit speelt of zou moeten spelen volgens de uitvoerders van het OV.	
Rol uitvoerders OV	Codes die wat zeggen over de rol die uitvoerder van het OV (vervoerder en opdrachtgever) zouden moeten spelen volgens de geïnterviewden of beleidsdocumenten.	
Uitdagingen deelmobiliteit in concessie	Codes betreffende uitdagingen van het opnemen van deelmobiliteit in een OV-concessie	

Uiteindelijk worden de belangrijkste bevindingen gepresenteerd en besproken in de resultatensectie (hoofdstuk 4). In deze resultatensectie wordt om de privacy van de geïnterviewden te borgen alleen de organisatie genoemd waar de geïnterviewden werkzaam zijn. En verder krijgen geïnterviewden de mogelijkheid om een conceptversie in te zien en daar opmerkingen op te geven. Op deze manier is het mogelijk om te controleren of de geïnterviewden ook zelf achter de weergave van het interview staan. Bovendien geeft dit de mogelijkheid om eventueel verkeerde interpretaties van de onderzoeker weg te filteren. Uiteindelijk komt dit de betrouwbaarheid van het onderzoek ten goede door het inbouwen van deze extra feedbackronde langs de geïnterviewden.

In **Figuur 3-3** het hele proces van data-analyse weergegeven in de vorm van een figuur:



Figuur 3-3: Het proces van de empirische data tot de beantwoording van de onderzoeksvraag

3.4 Onderzoeksmodel

Het uitgevoerde onderzoek is samen te vatten in het onderzoeksmodel zoals weergegeven in **Figuur 3-4**. In dit model wordt ook aangegeven in welk onderdeel de verschillende deelvragen zoals uit par. 1.3.3 worden behandeld.



Figuur 3-4: Het onderzoeksmodel

4 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste empirische resultaten besproken. Deze resultaten sectie geeft antwoord op de deelvragen en levert daarmee een bijdrage aan het beantwoorden van de hoofdvraag. Er zal eerst worden stilgestaan bij hoe de verschillende geïnterviewden de begrippen deelmobiliteit en mobiliteitsconcessies definiëren. Vervolgens worden van elke concessie de belangrijkste bevindingen besproken op het gebied van publieke waarden, sturingsmechanismen en de rol van deelmobiliteit en de vervoerder. Tenslotte, worden de belangrijkste bevindingen vanuit de verschillende concessies bij elkaar gebracht.

De geïnterviewden zullen in dit hoofdstuk op verzoek van meerdere geïnterviewden niet bij naam of bij functie worden genoemd. Ten einde de privacy van de geïnterviewden te borgen wordt er alleen naar de organisaties waar de geïnterviewden werkzaam zijn gerefereerd. Voor de overzichtelijkheid zal in het verdere van deze resultatensectie worden gesproken over deelnemer X gebaseerd op de nummering in Tabel 4-1:

Tabel 4-1: De gebruikte nummering van de verschillende geïnterviewden gebruikt in het vervolg van de resultaten sectie.

Deelnemer*:	Werkzaam bij:	Concessie
Deelnemer 1	VRA	AML
Deelnemer 2	Connexxion	AML
Deelnemer 3	Provincie Zuid-Holland	DMG
Deelnemer 4	Qbuzz	DMG
Deelnemer 5	Provincie Limburg	Provincie Limburg
Deelnemer 6	Arriva	Provincie Limburg
Deelnemer 7	Provincie Utrecht	Provincie Utrecht
Deelnemer 8	Keolis	Provincie Utrecht
Deelnemer 9	HTM	Haaglanden-Stad
Deelnemer 10	MRDH	Haaglanden-Stad

*oneven = vervoerder en even = opdrachtgever

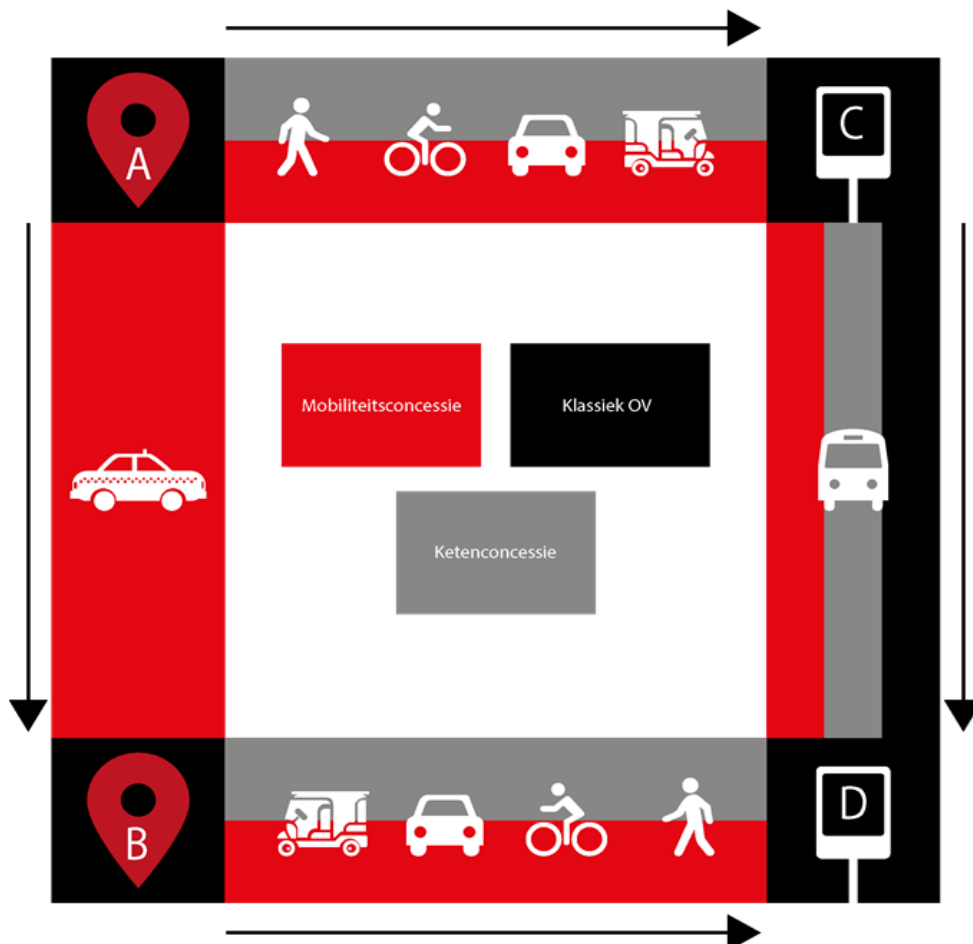
4.1 Mobiliteitsconcessies en deelmobiliteit

Mobiliteitsconcessies en deelmobiliteit zijn eerder gedefinieerd op basis van de literatuur. In deze paragraaf worden de definities besproken op basis van het empirisch onderzoek.

4.1.1 Mobiliteitsconcessies

Een mobiliteitsconcessie wordt op basis van de literatuurstudie gedefinieerd als een concessie waarin naast het OV ook een aanbod van deelmobiliteit wordt geregeld binnen de OV-concessie. In de praktijk blijkt dat deze definitie niet eenduidig is want geïnterviewden geven zo nu en dan verschillende definities. Het gegeven dat stakeholders met soms verschillende definities komen geeft aan dat het concept van mobiliteitsconcessies nog geen uitgekristalliseerd concept is. De definities die naar voren komen worden hieronder verder besproken en samengevat in **Tabel 4-2**.

De geïnterviewde van de provincie Zuid-Holland, deelnemer 3, definieerde mobiliteitsconcessies als: 'Een mobiliteitsconcessie is wat mij betreft dat je meer biedt, dus je biedt alles aan, dus halte-halte vervoer dat is dan eigenlijk je busreis, deur-halte vervoer is je voor -en natransport. En bij een mobiliteitsconcessie ga je ook kijken naar deur-deur vervoer dus dat je rechtstreeks kunt reizen, denk aan een soort taxi of een deelsysteem of een flexsysteem'. Met andere woorden, bij een mobiliteitsconcessie wordt breder gekeken dan het traditionele lijngebonden OV dat alleen voorziet in halte-halte vervoer. De deur-deur reis kan in een mobiliteitsconcessie worden gefaciliteerd door middel van goed voor -en natransport vanaf en naar haltes toe maar ook buiten het OV om bijvoorbeeld via een taxi-systeem. De provincie Zuid-Holland heeft hier volgens deelnemer 3 een theorie achter die te zien is in **Figuur 4-1**. **Figuur 4-1** maakt onderscheid tussen een reis van A naar B (deur-deur) en van C naar D (halte-halte). Verder, wordt in dit model onderscheid gemaakt in een klassieke OV-concessie, een ketenconcessie en een mobiliteitsconcessie. Zo ligt in een klassieke OV-concessie de focus op het vervoeren van reizigers van halte naar halte (C naar D). Verder is er een ketenconcessie waarin de hele reis van A naar B wordt verzorgd door het voor -en natransport naar haltes te faciliteren (ketenmobiliteit). Ten slotte is er de mobiliteitsconcessie waarin net als in een ketenconcessie ook de reis van A naar B wordt verzorgd. Echter kan dit naast het regelen van het voor -en natransport naar en vanaf haltes ook gaan om vervoer dat losstaat van lijngebonden OV.



Figuur 4-1: Figuur van de provincie Zuid-Holland over OV-concessies (zwart), ketenconcessies (grijs) en mobiliteitsconcessies (rood). Afbeelding herdrukt Provincie Zuid-Holland (n.b.) verkregen via deelnemer 3.

De definitie van de geïnterviewde van de VRA, deelnemer 1, sluit aan bij de visie van deelnemer 3. Deelnemer 1 stelt: *‘Wat mij betreft betekent een mobiliteitsconcessie het verzorgen van meerdere mobiliteitsopties naast elkaar in hetzelfde gebied. De reiziger kan op het moment naar eigen wens kiezen welke deze gebruikt in zijn reis, al dan niet gecombineerd met elkaar.’* In lijn met deze definitie wordt in het PvE van de concessie AML (Stadsregio Amsterdam, 2016b) gesteld dat de vervoerder in deze (mobiliteits)concessie de ruimte heeft om *‘in minder dichtbevolkte gebieden binnen het concessiegebied al dan niet samen met partners alternatieven aan te bieden voor het traditionele Openbaar Vervoer per Bus.* Anders gezegd kreeg de vervoerder in de concessie AML de ruimte om ook met andere oplossingen te komen naast het traditionele OV-systeem van busvervoer.

De geïnterviewde van Qbuzz, deelnemer 4, sluit aan op de het idee dat vervoerders in mobiliteitsconcessies de vrijheid hebben om naast het OV ook ruimte te bieden voor andere vormen van mobiliteit. Volgens deelnemer 4 betekent een mobiliteitsconcessie dan ook dat je *‘binnen de kaders van wat opdrachtgevers acceptabel vinden (...) als vervoerder wel die vrijheid hebt om mobiliteitsoplossingen passend binnen de kaders en passend bij de vraag neer te zetten.’* In andere woorden, in een mobiliteitsconcessie is er ruimte voor de vervoerder om het vervoer aan te passen aan de vraag zonder daarbij gebonden te zijn aan lijngebonden OV. Uit het PvE van de concessie DMG blijkt dat de vervoerder (Qbuzz) in de concessie DMG deze vrijheid heeft gekregen. In het PvE wordt gesteld: *Voor de Concessieverlener is een belangrijk uitgangspunt dat er een vorm van vervoer beschikbaar is voor Reizigers. Het is aan de Concessiehouder om afhankelijk van de mobiliteitsvraag te bepalen welke vorm van vervoer het best passend is’* (Provincie Zuid-Holland, 2017b). Anders gezegd, als een andere vorm dan lijngebonden OV beter past bij de mobiliteitsvraag dan heeft de vervoerder de vrijheid om niet voor lijngebonden OV te kiezen maar voor andere vervoersvormen.

Echter, vanuit de geïnterviewde van de vervoerder Connexxion, deelnemer 2, kwam de volgende definitie naar voren: *‘Een concessie met R-netoplossingen en minder fijnmazigheidsooplossingen: het verbinden is belangrijker geworden dan het ontsluiten dat is de kern’.* In deze definitie draait het erom dat sterke, hoogwaardige OV-verbindingen (in dit geval R-net) de ‘backbone’ vormen van het OV-netwerk. Deelnemer 2 gaf aan dat men daarom wil inzetten op het OV maar dat tegelijkertijd ook met name de last-mile vanaf de halte goed geregeld is met deelfietsen. Kortom deelnemer 2 spreekt over een mobiliteitsconcessie als een concessie met een sterk OV-netwerk waarin de belangrijkste haltes snel met elkaar zijn verbonden met daarop aansluitend bijvoorbeeld een deelfietssysteem om het deur-halte vervoer te ontsluiten.

Ten slotte, deelnemer 6, de geïnterviewde van Arriva, spreekt over een échte multimodale concessie waarin naast traditioneel OV (bus, trein) ook deelfietsen en/of andere (deel)modaliteiten worden geïntegreerd. Deze definitie stelt dat het gaat om een concessie waarin deelmobiliteit en OV aansluitend op elkaar worden aangeboden. Dit is in lijn met de definitie van deelnemer 2 oftewel een concessie waarin het gaat om het aanbieden van aanvullende diensten op het traditionele OV.

Tabel 4-2: De verschillende definities die naar voren kwamen. In de twee rechterkolommen welk type stakeholder met deze definitie kwam: VV (vervoerder) of OG (opdrachtgever).

Overzicht definities deelmobiliteit		VV*	OG**
1	'Een concessie waarin je verschillende mobiliteitsvormen aanbiedt en de reiziger kan kiezen uit verschillende mobiliteitsvormen óók mobiliteitsvormen die je rechtstreeks van A naar B brengen zonder tussenkomst OV'		X
2	'Concessie waarbij je als vervoerder de vrijheid hebt om binnen de kaders van de opdrachtgever te kiezen voor de best passende mobiliteitsvorm bij de vraag'	X	
3	'Een concessie met R-netoplossing en minder fijnmazigheidsooplossing: het verbinden is belangrijker geworden dan het ontsluiten'	X	
4	'Een échte multimodale concessie waarin deelmobiliteit wordt aangeboden aansluitend op het OV'	X	
*VV = vervoerder, **OG = Opdrachtgever			

Kortom, verschillende stakeholders geven zo nu en dan verschillende definities van mobiliteitsconcessies. Deze definities komen ook niet altijd overeen met de definitie van mobiliteitsconcessies die in de literatuur werd gegeven namelijk: *'een concessie waarin naast OV-aanbod ook een aanbod van deelmobiliteitsvormen is'*. In de praktijk bleek dat de meeste geïnterviewden een mobiliteitsconcessie zien als een concessie met een breder aanbod van mobiliteit dan alleen een aanbod van OV. De gemene deler, die bij eigenlijk alle geïnterviewden terugkwam, is dat het om een concessie gaat waarbij er aandacht is voor deur-deur en/of deur-halte vervoer bijvoorbeeld in de vorm van deelmobiliteit (vooral fietsen).

4.1.2 Deelmobiliteit

Als men over deelmobiliteit spreekt in de interviews of in de relevante beleidsdocumenten dan wordt duidelijk dat er vrijwel altijd wordt gesproken over deelmobiliteit als het delen van voertuigen zoals het delen van fietsen, scooters, auto's etc. De geïnterviewden noemden ook andere mobiliteitsvormen waarbij het delen van ritten centraal staat zoals deur-halte vervoer of flexibele OV-diensten op afroep. Dit komt overeen met de ridesourcing diensten die door Machado et al. (2018) en Shaheen et al. (2015) als een vorm van deelmobiliteit worden genoemd. Echter, de geïnterviewden noemen het delen van voertuigen en het delen van ritten los van elkaar zoals ook blijkt uit **Tabel 4-3**. Het delen van voertuigen wordt daarbij eigenlijk altijd genoemd als 'deelmobiliteit', het delen van ritten regelmatig niet. In **Tabel 4-3** is te zien hoe de verschillende geïnterviewden spreken over deelmobiliteit maar ook welke vormen van deelmobiliteit worden genoemd:

Tabel 4-3: Overzicht van wat de verschillende geïnterviewden noemden als zij spraken over deelmobiliteit.

Geïnterviewde	Opmerkingen over deelmobiliteit	Genoemde voorbeelden deelmobiliteit
Deelnemer 1 (VRA)	Deelmobiliteit wordt gezien als het delen van voertuigen en staat los van het delen van ritten bijvoorbeeld in de vorm van flexibel vervoer.	Fietsen en auto's (voertuig)

Deelnemer 2 (Connexxion)	Bij het spreken over deelmobiliteit gaat het bij deze geïnterviewde vrijwel altijd over fietsen of en ziet deelnemer 1: <i>'deelmobiliteit vooral op de fiets...'</i>	Fietsen (voertuig)
Deelnemer 3 (Provincie Zuid-Holland)	In definitie van mobiliteitsconcessies wordt deelmobiliteit los genoemd van het delen van ritten: <i>'(...) denk aan een soort taxi of een deelsysteem of flexsysteem.'</i>	Fietsen (voertuig)
Deelnemer 4 (Qbuzz)	Er werd gesproken over deelmobiliteit als het delen van voertuigen zoals deelfietsen.	Fietsen, auto's, scooters (voertuig)
Deelnemer 5 (Provincie Limburg)	Deelmobiliteit (delen van voertuigen) kan een aanvulling zijn op het OV voor de first -en last mile maar maakt geen onderdeel uit van de OV-concessie.	
Deelnemer 6 (Arriva)	Als er over deelmobiliteit wordt gesproken dan wordt vooral betreft het vooral het plaatsen van fietsen op stations en andere belangrijke punten om de first and last mile te 'faciliteren' als verlengstuk van het OV (onderdeel van de keten)	Fietsen en auto's (voertuig)
Deelnemer 7 (Provincie Utrecht)	Deelmobiliteit in de vorm van voertuigen delen wordt los gezien van het aanvullend vervoer zoals U-flex wat wordt gezien als onderdeel van het OV.	Fietsen (voertuig)
Deelnemer 8 (Keolis)	Tijdens het interview werd vooral gesproken over deelmobiliteit in het licht van Keobikes, een deelfietsstelsysteem of zoals ook wel werd genoemd een 'huurfiets' oftewel een fiets die je kunt huren van een aanbieder.	Fietsen (voertuig)
Deelnemer 9 (MRDH)	Bij het noemen van deelmobiliteit wordt er gesproken over het delen van voertuigen. Wanneer de geïnterviewde bijvoorbeeld spreekt bij deelmobiliteit over deelauto's deelfietsen, deelscooters etc.	Fietsen, auto's en scooters (voertuig)
Deelnemer 10 (HTM)	Bij het spreken over deelmobiliteit wordt dit vrijwel altijd in combinatie genoemd met HTM fiets (deelfiets). Bovendien wordt het delen van ritten los genoemd van deelmobiliteit: <i>'... wil je dan een shuttle, wil je vraaggestuurd OV, wil je deelmobiliteit'</i>	Fietsen, scooter en auto's (voertuig)

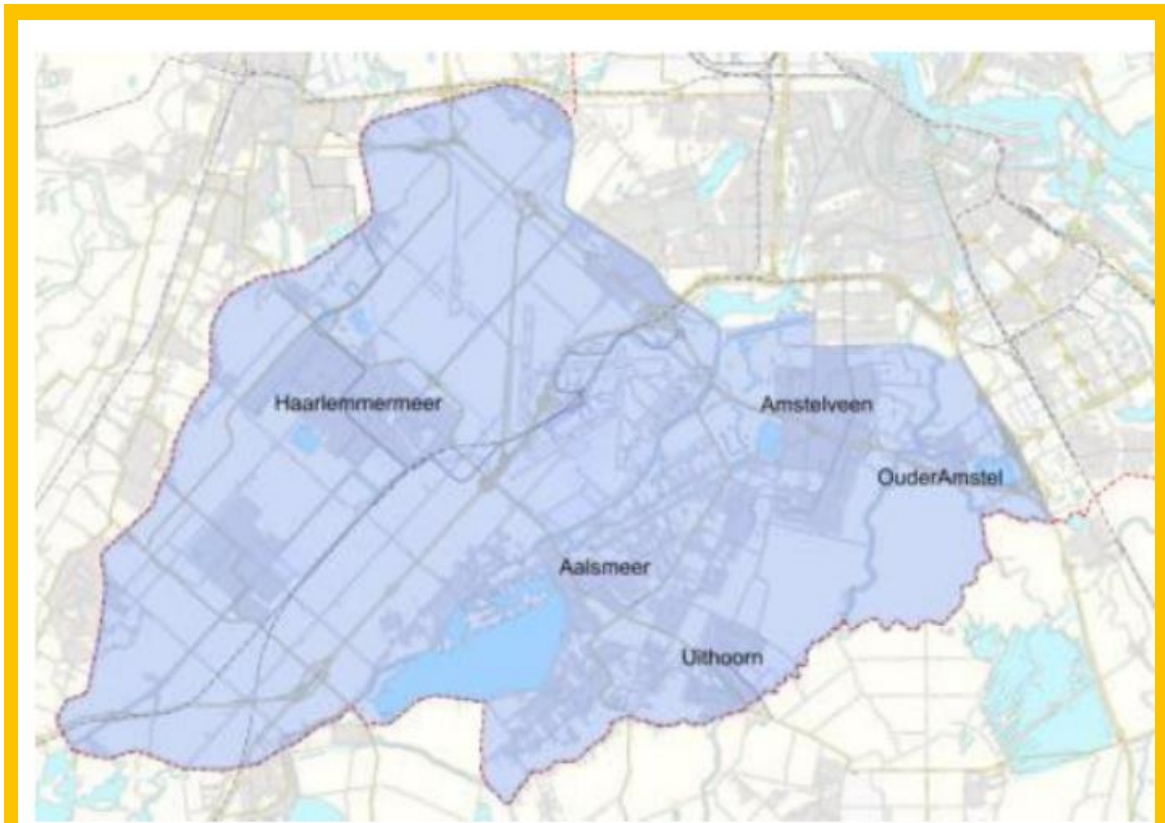
Uit **Tabel 4-3** blijkt dat alle geïnterviewden bij deelmobiliteit spreken over het delen van voertuigen en niet over het delen van ritten. Voorbeelden van deelmobiliteit die dan ook werden genoemd zijn deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Het delen van ritten wordt wel genoemd maar niet onder de noemer deelmobiliteit. Er wordt bij het delen van ritten vooral gesproken over bijvoorbeeld flexibele OV-diensten die onderdeel uitmaken van het OV-netwerk. Om verwarring te voorkomen wordt in het vervolg van de resultatensectie gesproken over deelmobiliteit als het delen van voertuigen waarbij voertuigen kunnen worden gehuurd van een aanbieder.

4.2 De cases: AML, DMG, Den Haag, Provincie Utrecht en Limburg

Om een beeld te schetsen van de onderzochte concessies wordt hieronder elke concessie uitgebreid besproken. Van elke concessie wordt een korte introductie van het gebied gegeven waarna er wordt ingegaan op de publieke waarden, sturing (governance) en de rol van deelmobiliteit en stakeholders in de concessie.

4.2.1 Concessie Amstelland-Meerlanden (AML)

Tabel 4-4: Belangrijkste feiten en kaart van de concessie AML. Afbeelding herdrukt van: Stadsregio Amsterdam (2016b)



OV-autoriteit	Vervoerregio Amsterdam (VRA)
Periode	2017 – 2032 (verlengd met 5 jaar)
Gemeenten	Aalsmeer, Amstelveen, Ouder-Amstel, Uithoorn en Haarlemmermeer
Vervoerder	Connexion
Aanvullende modaliteiten	AMLflex, Flickbike (Amstelveen)
Vorige concessie	AML (2008-2017), vervoerder Connexion

De concessie Amstelland-Meerlanden ligt ten zuiden van Amsterdam en is een gebied met een sterke verbinding met Amsterdam aldus deelnemer 1 en 2. Het gebied is suburbaan te noemen met een aantal grotere kernen waarvan Amstelveen de grootste plaats is. AML is een gebied met een grote vraag naar vervoer met enkele grote trekkers voor reizigers van buiten het gebied zoals Schiphol, de Bloemenveiling Flora Holland en de Keukenhof. Het gebied kent daarom ook een aantal drukke vervoersassen richting Schiphol, Amsterdam en Haarlem.

Het OV-netwerk in AML kenmerkt zich met name door R-net wat het grootste deel van het netwerk uitmaakt. Volgens deelnemer 2 maken R-net en Schipholnet (HOV) meer dan 90% uit van het lijnennet. Hoogfrequent OV is daarmee de kern van het OV-netwerk in AML. Deelnemer 2 geeft aan dat dit onderdeel is van een 'succesformule': *'Het succes van AML is dat je niet na hoeft te denken: je stapt in een bus omdat je weet dat het goed gaat komen want hij is hoogfrequent en op ieder knooppunt is die weer hoogfrequent dus hoef je nooit lang te wachten en binnen een overstap kom ik in het hele gebied terecht.'* Een gevolg van de focus op snelle verbindingen is dat met name de belangrijkste haltes snel met elkaar worden verbonden. Op deze manier blijven er minder middelen over voor een ontsluitend OV-netwerk en rijden buslijnen eerder bij een halte aan de doorgaande weg in plaats van door kernen of wijken te rijden.

Een ander kenmerk van AML is dat er in het gebied ook enkele kleine kernen zijn. Het probleem van deze kleinere kernen is dat zij lang niet altijd worden bediend door het OV. Dit terwijl er volgens deelnemer 2 bij wijze van spreken *'op 3 kilometer van zo'n kern iedere 7 á 8 minuten de hele dag door, heen en weer R-Net rijdt [maar] daar kunnen ze dan niet van profiteren, dat is wel een probleem af en toe.'* De vraag naar een mobiliteitsoplossing voor het laatste stuk van en naar de halte speelt dan ook in het AML-gebied. Dit wordt ook bevestigd door deelnemer 1: *'een grotere halteafstand waardoor er ook een vraag rond voor of natransport leeft'*. In AML is in de concessie ruimte gegeven voor de vervoerder om in gebieden met weinig vraag alternatieve mobiliteitsoplossingen aan te bieden aldus de geïnterviewden en het PvE/Bestek (Stadsregio Amsterdam, 2016a, 2016b). Mede daarom is er in Amstelveen een aanbod van deelfietsen en is er een flexsysteem opgezet: AMLflex. Echter, AMLflex wordt momenteel weer afgebouwd volgens deelnemer 2: *'We hebben die [AMLflex] nu omgezet in een vaste buslijn want mensen gebruiken het niet, want ze willen gewoon niet appen of bellen voor een bus waarvan ze niet precies weten hoe laat die komt omdat er een flexibiliteit moet zijn van minimaal 10 minuten'*

Publieke waarden

Vanuit de interviews kwamen alle typen publieke waarden naar voren namelijk service, duurzaamheid, maatschappelijke doelen en democratische waarden. Bij duurzaamheid is het belangrijkste onderdeel het faciliteren van duurzame reizen wat werd genoemd door beide geïnterviewden. Deelnemer 2 geeft aan dat het hele concept is om concurrerend te zijn met de auto. Ook deelnemer 1 stelt *'dat mensen gewoon een goed product aan het OV moeten hebben, daarvan op aan kunnen en er niet te veel op achteruit gaan qua mogelijkheden als ze geen auto bezitten'*.

Om reizigers goed OV aan te bieden wordt in de concessie AML aandacht gegeven aan verschillende servicegeoriënteerde publieke waarden die belangrijk zijn voor een goed OV-netwerk. Grofweg twee publieke waarden worden gezien als belangrijk namelijk het faciliteren van de ketenreis en het bieden van Hoogwaardig OV (verder: HOV). Deelnemer 2 spreekt bij het faciliteren van de ketenreis over het mogelijk maken van een goed ketensysteem om een goed alternatief te bieden voor de auto. Deelnemer 2 geeft aan: *'Je hebt een concurrent en dat is de auto. Als we deelmobiliteit en OV weten te integreren dan heb je een totaalconcept om de auto buiten te sluiten of te verkopen en minder te gebruiken'*. Ook in het PvE en het Bestek van de concessie wordt door de opdrachtgever genoemd dat *'de vervoerder er mede voor dient te zorgen dat de verschillende vervoersvormen – de keten – goed op elkaar aansluiten'*. De vervoerregio zocht een vervoerder die *'de reiziger en zijn reis van deur tot deur centraal stelt'*. (Stadsregio Amsterdam, 2016b). De vraag in het PvE hiernaar komt ook terug in de beoordeling waarin de vervoerder door de keten te

verbeteren 3 v/d 100 punten kon verdienen. Verder kon de vervoerder nog 2,5 punt verdienen door in gebieden met weinig vraag een betere, vraaggerichte mobiliteitsoplossing te bieden (Stadsregio Amsterdam, 2016a).

Een andere servicegeoriënteerde publieke waarde die duidelijk terugkomt in AML is het bieden van HOV. Zoals genoemd door beide geïnterviewden (deelnemers 1 en 2) en in het PvE/Bestek gaat het om het bieden van snelle verbindingen met niet al te veel haltes, hoogfrequent en comfortabel. Deelnemer 2 geeft aan dat het hun ambitie is *'hoogfrequent en dan heel snel, bijna nog sneller, nog concurrerend met de auto qua snelheid'* te zijn. Dit komt terug in de vele hoogwaardige R-net verbinding in AML.

Verder, kwamen ook publieke waarden terug gerelateerd aan maatschappelijke doelen al werden deze wel minder benadrukt door de geïnterviewden dan de service en duurzaamheids gerelateerde publieke waarden. Met name in het PvE/Bestek wordt de nadruk gelegd op publieke waarden gerelateerd aan maatschappelijke doelen. Met name de toegankelijkheid van het OV voor iedereen wordt benadrukt. Het gaat dan niet alleen om fysieke toegankelijkheid (rolstoeltoegankelijkheid bijvoorbeeld) maar ook om de toegankelijkheid in de zin dat mobiliteit makkelijk en begrijpelijk moet zijn in het gebruik aldus deelnemer 1. Tenslotte wordt in het PvE gesteld dat het OV een positieve bijdrage levert aan de economische ontwikkeling in het gebied.

4.2.1.1 Sturingsmechanismen

Het sturingsmechanisme dat vooral naar voren komt in AML als het gaat om het OV en ketenmobiliteit is governing by authority wat goed past in een Promoter rol. Een van de manieren van sturing was door middel van de beoordelingscriteria in de concessie. In de aanbesteding van de concessie AML werd de vervoerder beloond door middel van het toekennen van punten. De punten konden verdiend worden door het aanbieden van goede ketenmobiliteit en/of een alternatieve invulling van de 'basismobiliteit' op plekken waar de bus niet rendabel is. Voor het aanbieden van een goed ketenmobiliteitssysteem kon de vervoerder 3 van de 100 punten verdienen. Verder kon de vervoerder ook met een alternatieve invulling van basismobiliteit dat beter aansluit op de vraag 2,5 van de 100 punten verdienen (Stadsregio Amsterdam, 2016a). Uit de reactie van deelnemer 2 blijkt dat bij de beslissing om deelmobiliteit aan te bieden heeft meegespeeld dat er extra punten konden worden verdiend met een goed aanbod van goede ketenmobiliteit. Ook deelnemer 1 onderkent dat dit een belangrijke beweegreden is voor de vervoerder om zo'n aanbod te doen om punten te verdienen. Er kan toch wel geconstateerd worden dat de deelfietsen in de concessie AML wellicht niet het product zijn van een motivatie om een beter product voor de reiziger neer te zetten. Vermoedelijk komt de motivatie van de vervoerder meer vanuit het commerciële belang om de aanbesteding te winnen.

Een andere rol die wordt genoemd door deelnemer 2 gaat over het krijgen van een meer integraal systeem te krijgen waarin het Rijk de regie zou moeten nemen. Zoals deelnemer 2 dit aangaf: *'Ik durf eigenlijk wel te zeggen dat het gewoon de rol van het Rijk zou kunnen zijn om dit nationaal te gaan uitrollen (...) net als met de OV-fiets, de kracht daarvan is dat het nationaal is. (...) Dat hoef je maar een keer te communiceren in een landelijke campagne en iedereen snapt het, iedereen kent het en iedereen vertrouwt erop dat het goedkomt.'*

Deelnemer 1 bevestigt ook dat het voor reizigers van belang is dat er een duidelijk systeem is en dat de reiziger er niet bij gebaat is wanneer elke mobiliteitsaanbieder een eigen app ontwikkelt want *'dan krijg je een enorme wildgroei en willekeur en daar is de reiziger niet bij gebaat'*. Meer coördinatie is dan ook nodig om de diensten beter te integreren en het voor de

reiziger overzichtelijk te houden waarbij deelnemer 1 niet specifiek spreekt over een rol van het Rijk daarin.

Een ander punt dat deelnemer 1 noemt is dat men qua deelmobiliteit momenteel van mening is dat een losse concessie ten opzichte van deelmobiliteit wellicht beter kan werken dan het integreren in een (mobiliteit)concessie. Deelnemer 1 geeft daarom aan: *'Het zijn wat ons betreft gescheiden opdrachten dus een opdracht bij een busboer voor de bus en [bij wijze van spreken] een opdracht bij een autopartij voor deelauto's.'* Volgens deelnemer 1 is dit mede ingegeven door het feit dat de vervoerder momenteel al een derde partij voor deelmobiliteit in de arm neemt. Op deze manier is het volgens deelnemer 1 lastiger om als opdrachtgever directe invloed op het aanbod van deelmobiliteit uit te oefenen. Bovendien geeft deelnemer 1 aan dat de vervoerder er niet alles eruit heeft gehaald qua deelmobiliteit. Deelnemer 1 gaf hiervoor een mogelijke verklaring namelijk: *'Wat daar onder andere achter zit is een gebrek aan capaciteit maar ook een gebrek aan kennis misschien, interesse ook enigszins: ze zijn toch heel erg van (...) het busvervoer en hebben ook niet heel veel ruimte voor meer dan dat.'* Ook deelnemer 2 onderkent dat het voor hen als vervoerder deelmobiliteit lastig is *'want wij zijn vooral sterk in bussen'* en geeft later ook aan: *'Ik denk dat iedereen moet doen waar die heel goed in is en (...) in excelleert'*

Deelmobiliteit en OV

Op het gebied van deelmobiliteit en OV zijn de meningen verdeeld. De visie op deelmobiliteit is met name bij deelnemer 1 ná de gunning van de concessie kritischer geworden. Deelnemer 1 geeft aan dat door ervaringen in Amsterdam *'de hele framing rondom deelfietsen verschoof van leuk, interessant, goodwill naar daar moeten we met z'n allen goed over nadenken.'* Deze meer kritische blik komt terug in het feit dat deelnemer 1 zelf binnen het huidige systeem van OV-concessies een beperkte rol ziet voor deelmobiliteit. Deelnemer 1 merkt ook op dat in stedelijk gebieden deelmobiliteit vooral een concurrent voor het OV vormt. Alleen in landelijke gebieden voor het voor -en natransport naar en vanaf de halte ziet deelnemer 1 wel een (kleine) meerwaarde van deelmobiliteit in met name het natransport vanaf de halte naar de eindbestemming.

Deelnemer 1 is zelf tot de overtuiging gekomen dat deelmobiliteit door de vervoerder laten regelen wellicht niet de beste aanpak is. Zoals eerder genoemd is deelnemer 1 ervan overtuigd dat het wellicht beter is om aparte opdrachten te geven voor OV en deelmobiliteit. Bovendien zou de vervoerder niet de ketenregisseur hoeven zijn aldus deelnemer 1. Er heerst bij deelnemer 1 enige teleurstelling over hoe de mobiliteitsconcessie in AML heeft uitgepakt. De vervoerder ziet volgens deelnemer 1 het aanbieden van deelmobiliteit als bij-activiteit en heeft er daardoor niet genoeg aandacht of de middelen voor waardoor het aanbod beperkt blijft. Op basis van deze ervaringen geeft deelnemer 1 aan dat het *'laatste woord nog niet is gezegd'* over de ketenregisseursfunctie. Zelf gelooft deelnemer 1 niet echt meer in een ketenregisseursrol bij de vervoerder.

Deelnemer 2 is wat positiever en ziet een belangrijkere rol voor deelmobiliteit in het voor -en natransport vanaf of naar de halte toe. Met name in het natransport kan volgens deelnemer 2 deelmobiliteit een rol spelen om afstanden vanaf haltes te overbruggen die niet beloopbaar zijn. Door middel van deelmobiliteit kan op deze manier een deur-deur reis worden gefaciliteerd in plaats van alleen halte-halte vervoer. Deelnemer 2 gaf aan: *'Wij zeggen zet vooral in op OV met heel goed aanvullende last mile qua fietsen, dat lijkt mij de allerbeste optie in dit gebied.'* Deelnemer 2 geeft aan dat zij geloven in de toegevoegde waarde van deelmobiliteit binnen de concessie maar dat het huidige aanbod vooral tot stand is gekomen

vanuit de beoordelingscriteria in de aanbesteding. De motivatie achter het aanbieden van deelfietsen lag volgens beide geïnterviewden (deelnemer 1 en 2) ten diepste in het verdienen van punten in de aanbesteding. Momenteel, aldus deelnemer 2, is het systeem eigenlijk nog niet ideaal en moet er nog wel wat meer gebeuren om een goed systeem qua uitvoering neer te zetten. Het systeem staat er volgens deelnemer 2 op dit moment vooral *'omdat je dan een deur-deurconcept hebt aangeboden en dan is het toch een beetje theorie geworden'*. Het resultaat van deze punten in de aanbesteding is dat er een aantal fietsen staan maar dat zou nog wel beter kunnen aldus deelnemer 2.

In tegenstelling tot deelnemer 1 is deelnemer 2 er wel van overtuigd dat er een rol bij de vervoerder kan liggen als ketenregisseur om verschillende partijen bij elkaar te brengen. Iedere partij moet in die keten doen waarin hij *'excelleert'* dus vervoerders voor het OV en andere partijen voor deelfietsen. Volgens deelnemer 2 willen zij als vervoerder (Connexxion) de rol als ketenregisseur pakken. Echter, deelnemer 2 geeft aan dat het ook mogelijk zou zijn dat de opdrachtgever die rol als ketenregisseur op zich neemt. Echter, deelnemer 2 realiseert zich dat het voor een opdrachtgever misschien erg druk is omdat die vaak meerdere concessies hebben. De ketenregie moet volgens deelnemer 2 alleen wel altijd in handen zijn van de opdrachtgever of de vervoerder.

Conclusie

In AML ligt de focus met name op service publieke waarden door het verhogen van het serviceniveau door een focus op het bieden van HOV met snel vervoer zodat het OV een concurrent vormt voor de auto. De opdrachtgever stuurde dit met name door een Promoter rol te pakken door middel van governing by authority sturingsmechanismen. Een belangrijk voorbeeld hiervoor was het sturen door middel van beoordelingscriteria in de concessie. In de concessie AML bleek dat met name de opdrachtgever nog zoekende is in het vinden van de juiste manier van sturing voor deelmobiliteit. Er zijn in de concessie AML bij deelnemer 1 wel twijfels ontstaan over mobiliteitsconcessies waarin verschillende mobiliteitsvormen worden geïntegreerd. Om deze reden offerde deelnemer 1 het uitgeven van losse concessies voor deelmobiliteit en OV. Beide geïnterviewden bevestigen dat er in het geval van losse concessies wel coördinatie nodig is om de verschillende vormen van mobiliteit te combineren in één keten richting de reiziger. Deelnemer 2 ziet hier met name een rol voor het Rijk om dit landelijk te regelen.

Als het gaat over deelmobiliteit is men volgens deelnemer kritischer gaan kijken naar deelmobiliteit door (negatieve) ervaringen in Amsterdam. Dit komt terug in het feit dat deelnemer 1 momenteel een beperkte rol ziet voor deelmobiliteit binnen de OV-concessies. Deelnemer 1 geeft aan dat deelmobiliteit in stedelijk gebied vooral een vervanging is van het OV en dat deelmobiliteit alleen in het landelijk gebied wellicht een beperkte rol zou kunnen spelen. Echter, de gedachte achter het PvE en Bestek was juist dat deelmobiliteit een belangrijke rol zou kunnen spelen dus de mening van in ieder geval deelnemer 1 is wel kritischer geworden. Daarentegen ziet deelnemer 2 wél een potentieel voor deelmobiliteit als aanvulling op het OV om concurrerend te blijven met de auto. Deelmobiliteit is volgens deelnemer 2 een manier om de langere afstanden van halte naar deur te overbruggen.

Over de rol van de vervoerder voor ketenmobiliteit naast het OV verschillen de meningen tussen beide geïnterviewden. Waar deelnemer 2 aangeeft dat zij zichzelf zeker zien als een ketenregisseur twijfelt deelnemer 1 of de vervoerder de beste partij is om de ketenregisseursrol te vervullen. Deelnemer 2 geeft aan dat dit volgens hem nog een

onderwerp van discussie kan zijn of de vervoerder wel de beste partij is voor het voeren van de ketenregie.

De belangrijkste bevindingen van deze concessie worden hieronder gepresenteerd in **Tabel 4-5**.

Tabel 4-5: Overzicht van de bevindingen van de concessie AML

Concessie AML	Vervoerder	Opdrachtgever
Publieke waarden	Focus op het verhogen van serviceniveau door HOV-lijnen aan om concurrerend te blijven met de auto.	
Sturingsmechanismen	Promoter door governing by doing (regelen deelfietsen)	Promoter , door governing by authority qua ketenmobiliteit. Terughoudende Partner rol als het gaat om deelmobiliteit
Gewenste rol	Promoter rol door governing by doing (ketenregie voeren)	Nog niet duidelijk
Rol vervoerder	Ketenregisseur	Twijfels over ketenregisseursrol bij vervoerder
Rol deelmobiliteit	Aanvulling op het OV	Vooralsnog beperkte rol dunbevolkt gebied, vooral vervanging in stedelijk gebied

4.2.2 Concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (DMG)

Tabel 4-6: Belangrijkste feiten en kaart van de concessie DMG. Afbeelding herdrukt van Google MyMaps (2020)



OV-autoriteit	Provincie Zuid-Holland
Periode	9-12-2018 t/m 12-12-2026 (+ max. 7 jaar verlenging)
Gemeenten	Alblasterdam, Dordrecht, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Hendrik-Ido Ambacht, Molenlanden, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht (tot 1 januari 2019 ook voormalige gemeenten Leerdam en Zederik)
Vervoerder	Qbuzz
Aanvullende modaliteiten	Nextbike (deelfiets), Deur-halte vervoer en t/m eind 2020 Bestelbuzz
Vorige concessie	DAV: Drechtsteden, Alblasterwaard-Vijfheerenlanden (2007-2018), vervoerder Arriva

De concessie DMG is ingegaan op 9 december 2018 en wordt sindsdien verzorgd door de vervoerder Qbuzz. Tot en met 1 januari 2019 was dit de concessie Drechtsteden, Alblasterwaard-Vijfheerenlanden (DAV). Na 1 januari 2019 is de naam officieel gewijzigd naar DMG vanwege de overgang van Leerdam en Zederik naar de provincie Utrecht (fusiegemeente Vijfheerenlanden). De concessie DMG ligt in het zuidoosten van de provincie Zuid-Holland en kenmerkt zich door zowel landelijk gebied (Alblasterwaard) als stedelijk gebied (Drechtsteden). Deelnemer 4 spreekt als volgt over het gebied: *'Toch wel Dordrecht, een middelgrote stad in Nederland in combinatie met het buitengebied waar je als vervoerder ook qua lijnennet en opzet wat andere kenmerken heeft'*. In de concessie bestaat een contrast tussen het landelijke en stedelijke gebied. Zo is in het landelijk gebied met veelal dunnen lijnen, vooral de vraag of een vaste lijnbus met lage frequenties nog wel aantrekkelijk is. Volgens deelnemer 3 is het daar *'best duur en vaker kan er ook met minder middelen een beter product worden geboden, tenminste vervoerkundig beter'*. Terwijl in het meer stedelijke gebied juist eerder de vraag naar capaciteitsuitbreiding speelt.

De kern van het OV-netwerk in DMG bestaat uit de Merwedelingelijn, R-net en Snelbuzz die de belangrijkste knooppunten met elkaar verbinden. De meeste van deze HOV-verbindingen lopen richting Utrecht Centraal, Rotterdam en Dordrecht. Aansluitend op het HOV-netwerk is er een netwerk van streekbussen waarmee met name het landelijk gebied wordt ontsloten met over het algemeen lagere frequenties en een meer maatschappelijke functie. Verder kenmerkt het DMG-gebied zich, in lijn met de landelijke trend, ook door meer gestrekte lijnen waardoor de halteafstanden voor sommige reizigers zijn toegenomen. Hieruit komt dan ook de vraag om er toch voor te zorgen dat reizigers op een goede manier bij een verder gelegen OV-halte kunnen komen.

Publieke waarden

In deze concessie kwamen servicegeoriënteerde, maatschappelijke doelen en duurzaamheids publieke waarden naar voren. Bij servicegeoriënteerde publieke waarden ging het om het aansluiten bij de vraag, faciliteren van de ketenreis en het bieden van HOV. Met name op het aansluiten bij de vraag wordt de nadruk gelegd in de concessie DMG. Deelnemer 4 geeft aan dat de reiziger het volgende van hen als vervoerder mag verwachten namelijk *'vervoer passend bij de vraag uit de regio.'* Het PvE van de provincie Zuid-Holland onderschrijft deze ambitie door te stellen dat het vervoer *'zoveel als mogelijk'* aansluit bij de mobiliteitsvraag. In het PvE wordt het gewenste OV-systeem voor de concessie dan ook als volgt samengevat: *'Er is een compleet en samenhangend OV-systeem gewenst, dat aansluit op de verschillende wensen en behoeften van Reizigers'* (Provincie Zuid-Holland, 2017b). In het OV-netwerk is het volgens deelnemer 3 de vraag of daarin *'een bus die één keer per uur rijdt en alleen van maandag tot vrijdag van 7 tot 7 aantrekkelijk genoeg is'*. Ook deelnemer 4 gelooft niet in dit soort laagfrequente bussen die *'warme lucht [lege bussen]'* vervoeren van halte naar halte. Deelnemer 4 gelooft dan ook meer in een OV-netwerk dat aansluit bij de reisbehoefte en de vraag van reizigers.

Passend in het licht van de ontwikkelopdracht van vervoerder, om vraaggericht vervoer aan te bieden heeft de provincie niet specifiek een eis neergelegd om een vaste vorm van OV aan te bieden op plekken waar dit misschien niet de beste oplossing is. De provincie stelt in het PvE daarom alleen dat er *'een vorm van vervoer aanwezig moet zijn'* (Provincie Zuid-Holland, 2017b). In de woorden van deelnemer 3 betekent dit: *Het beleid van de provincie is dat mensen van A naar B moeten kunnen en dat hoeft niet altijd met een bus, dat kan ook met deelfietsen, met taxi's, met de auto (...)*. Het doel is daarmee bereikbaarheid te bieden maar dan wel met de vorm die het beste past bij de vervoervraag.

Een andere publieke waarde die van belang wordt geacht om reizigers bereikbaarheid te bieden is het bieden van ketenmobiliteit voor de reiziger. Deelnemer 4 geeft aan dat de toegenomen halteafstanden in het kader van het strekken en versnellen van lijnen *'vraagt om een stuk mobiliteit om die gebieden toch bereikbaar te houden'*. Bovendien is de keten voor de reiziger van belang volgens deelnemer 4: *'Daar gaat het toch om, je wilt nooit bij een halte zijn, (...) je wilt altijd naar een deur gebracht worden en soms is die halte voor de deur maar soms heb je een stukje voor of natransport'*. Ook uit het bestek van de concessie blijkt dat de provincie Zuid-Holland ketenmobiliteit belangrijk vindt. Dit blijkt uit de beoordelingscriteria waarin de vervoerder 10 van de 100 punten kon verdienen door het aanbieden van ketenmobiliteit en het regisseren van de keten (Provincie Zuid-Holland, 2017a). Deze ketenmobiliteit is ervoor bedoeld om reizigers, ondanks toegenomen halteafstanden, alsnog toegang te bieden tot het OV-netwerk. Deelnemer 4 gaf aan: *'Als je kijkt naar de DMG-concessie dan is de 'backbone' van het vervoer die MerwedeLingelijn, de*

grote stroom met trein, en daarop aansluitend een aanvullend busnetwerk maar daarbij hoort ook (...) een stukje ketenmobiliteit voor die first and last mile'

Als het gaat om maatschappelijke doelen wordt met name gesproken over de toegankelijkheid op verschillende vlakken. Zo noemt enerzijds deelnemer 4 de beschikbaarheid van reisinformatie: *'dat soort dingen [reizigersinformatie] moet op een makkelijke en toegankelijke manier gefaciliteerd worden voor je reiziger'*. Anders gezegd, de reiziger moet op een makkelijke manier toegang kunnen hebben tot reisinformatie. Anderzijds noemt deelnemer 3 de toegankelijkheid van de voertuigen als iets wat *'absoluut'* van belang is. Echter, bij een flexsysteem (kleine busjes) of deelsystemen is dit niet altijd (rolstoel)toegankelijk voor iedereen. Volgens deelnemer 3 is de toegankelijkheid van deze diensten van belang om een *'inclusief OV-systeem te hebben'*. Een ander onderdeel van toegankelijkheid is dat het OV-systeem betaalbaar is zodat iedereen het kan gebruiken. Het doel van het OV-netwerk is dan ook volgens het PvE dat het *'ervoor zorgt dat kwetsbare groepen in de samenleving kunnen blijven participeren'* (Provincie Zuid-Holland, 2017b). Of zoals deelnemer 4 aangeeft: *dat je natuurlijk wel een maatschappelijke rol hebt om die gebieden [gebieden met weinig vervoervraag] bereikbaar te houden'*. Andere punten die werden genoemd in het PvE maar niet verder werden benadrukt zijn het versterken van het vestingklimaat door het bieden van bereikbaarheid en een nuttige besteding van gemeenschapsgeld wat past in het feit dat zowel vervoerder als opdrachtgever niet met *'warme lucht [lege bussen]'* willen rondrijden.

Qua duurzaamheid wordt met name de nadruk gelegd op het faciliteren van duurzame reizen. Volgens deelnemer 4 is het grootste doel *'natuurlijk wel om mensen uit de auto te krijgen'*. De concessie is volgens deelnemer 3 dan ook ingestoken met het idee: *'Als het ketensysteem goed is dan merk je daaraan dat er meer reizigers in je OV zitten en met name op de lijnen lange afstanden afleggen'*. Eigenlijk komt het erop neer dat het bieden van een goed OV-netwerk met ketenvoorzieningen wordt gezien als een middel om meer mensen uit de auto op een duurzamere manier te vervoeren. Verder werd ook nog genoemd in het PvE dat men ernaar streeft om de CO2-emissies van het OV te beperken.

Sturingsmechanismen

Bij de concessie DMG werd gesproken over een Promoter en Enabler rol. Qua promotor rol heeft de opdrachtgever met name gestuurd met governing by authority instrumenten. Het belangrijkste van deze instrumenten bleek het toekennen van punten voor een aanbod van ketenmobiliteit waarbij ook specifiek wordt gehint op deelmobiliteit: *'denk aan de inzet van deelfietsen of een deelauto'* (Provincie Zuid-Holland, 2017b). Uit het bestek kan worden opgemaakt dat de vervoerder 10 van de 100 punten kon verdienen als hij een goed aanbod deed voor ketenmobiliteit (Provincie Zuid-Holland, 2017a). Het toekennen van vrij veel punten geeft een indicatie dat dit voor de provincie Zuid-Holland een belangrijk punt is. Het vormt een prikkel voor de vervoerder wat deelnemer 3 bevestigt door aan te geven dat dit bedoeld was als prikkel voor de vervoerder. In het interview met deelnemer 4 werd wel duidelijk dat de ideeën van Qbuzz bij ketenmobiliteit niet puur en alleen voortkomen vanuit de uitvraag van de provincie maar dat het ook voortkomt uit een eigen visie. Deelnemer 4 gaf aan: *'Bij ons zit er wel een visie achter (...) dat we geloven in dat concept van de regisseur van deur tot deur'* en een concessie waarin zij een ontwikkelfunctie hebben om de keten in te vullen.

Een andere manier van sturing die werd genoemd was de mobiliteitsconcessie. De concessie DMG kent kenmerken van een mobiliteitsconcessie waarbij er voor de vervoerder

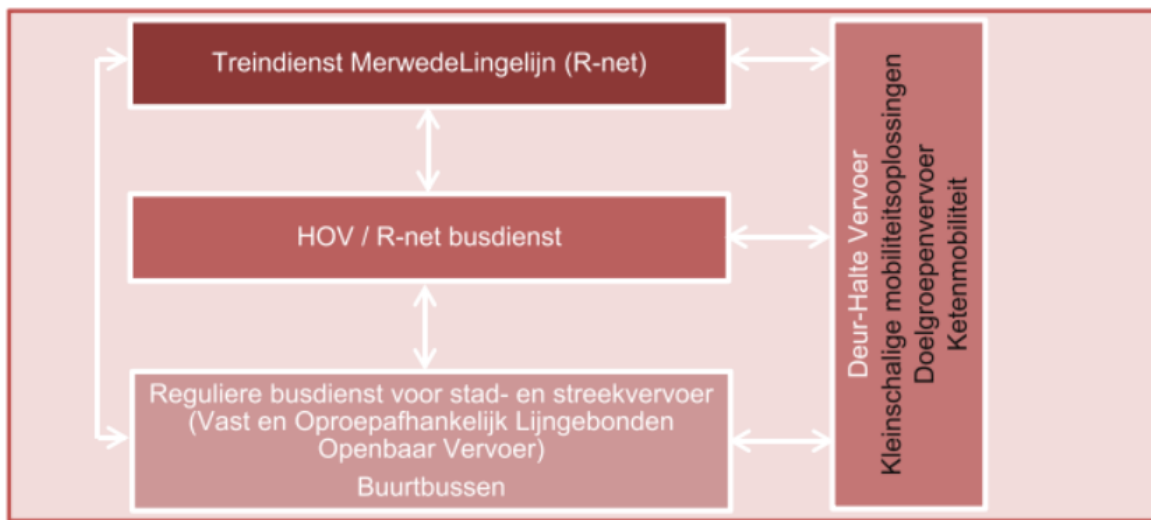
ruimte is om een vervoersvorm aan te bieden passend bij de vraag. Ondanks deze vrijheid is een (mobiliteits)concessie wel een vorm van governing by authority aangezien de opdrachtgever de kaders heeft bepaald waarbinnen de concessiehouder mag handelen én uiteindelijk bepaalt wie de concessiehouder wordt. Op deze manier neemt de opdrachtgever een Promoter rol in maar geeft men tegelijkertijd de vervoerder de vrijheid om binnen de kaders na te denken over andere vervoersvormen. De specifieke invulling van de vervoersdiensten wordt daarmee niet actief gereguleerd vanuit de opdrachtgever zolang er maar een aanbod staat dat 'past bij de vraag'.

Verder is in de DMG-concessie is de vervoerder opbrengstverantwoordelijk waardoor er volgens deelnemer 3 een prikkel in zit om lijngebonden OV aan te bieden omdat bijvoorbeeld deelsystemen duurder zijn per reiziger dan een reguliere lijnbus. Dit wordt ook bevestigd dat het bij dat soort systemen wel van belang is dat het 'betaalbaar' blijft. Volgens deelnemer 3 zit er momenteel in het PvE *'eigenlijk een soort prikkel achter voor Qbuzz om eigenlijk alleen te voldoen aan de eisen in het PvE en er verder helemaal niet zoveel promotie aan te geven want het kost ze geld in principe'*. Bij de provincie Zuid-Holland vindt men dit volgens deelnemer 3 een ongezonde prikkel waardoor wordt gekeken naar opties om deze prikkel weg te nemen. Door deelnemer 3 werden twee opties genoemd. Eerste optie is het geven van een startsubsidie waarna het systeem zelf kan functioneren, oftewel een Enabling rol van de opdrachtgever. Een andere optie die deelnemer 3 noemt is om *'een deel van de exploitatiebijdrage hiervoor [te] oormerken'*. Met deze tweede optie neemt de opdrachtgever meer de regie (governing by authority) en zou de provincie een Promoter-achtige rol innemen.

Deelnemer 4 stelt wel dat als de opdrachtgever ergens deelfietsen wil neerzetten *'dat ze dat dan ook reguleren of daar bij wijze van spreken subsidie voor hebben of (...) je kunt ook zeggen als ik een deelfietsstelsel neerzet dan kan ik een iets minder fijnmazig netwerk neerleggen waardoor ik aan de ene kant kosten bespaar en die aan de andere kant ingezet kunnen worden'*. Verder stelt deelnemer 4 dat deelfietsaanbieders niet snel uit zichzelf deelfietsen zullen neerzetten in bijvoorbeeld de Drechtsteden. Volgens deelnemer 4 geven deelfietsaanbieders dan aan: *'Wij willen best dat stelsel neerzetten maar dan zal je daar wel een opstartfee, een subsidie, voor moeten geven'*. Deelnemer 4 stelt met andere woorden dat er vanuit de opdrachtgever een actievere, meer Promoter-achtige rol, nodig is om deelmobiliteit meer van de grond te krijgen in het DMG-gebied.

Deelmobiliteit en OV

In het PvE en Bestek werd duidelijk dat deelmobiliteit in de concessie DMG wordt gezien als een aanvullende dienst op het OV. Zo wordt in het PvE uitgebreid ingegaan op het invullen van ketenmobiliteit 'bijvoorbeeld door deelfietsen, deelauto's, meer P&R mogelijkheden etc. aan te bieden' (Provincie Zuid-Holland, 2017a, 2017b). In **Figuur 4-2** dat ook in het PvE is opgenomen wordt duidelijk dat ketenmobiliteit (waaronder deelmobiliteit) in de concessie DMG wordt gezien als een aanvulling op het OV-netwerk met treindienst, HOV/R-net busdienst en stads -en streekvervoer. Volgens het PvE kan ketenmobiliteit een aanvulling zijn op het OV-netwerk: 'De inzet en het benutten van deze vormen van vervoer [ketenmobiliteit] kan onder andere een kwaliteitsverhoging voor de Reiziger betekenen' (Provincie Zuid-Holland, 2017b)



Figuur 4-2: Figuur vanuit het PvE waarin de plek van ketenmobiliteit in het OV-systeem wordt weergegeven. Afbeelding herdrukt van: Provincie Zuid-Holland (2017b)

Deelnemer 3 heeft een soortgelijke visie op de rol van deelmobiliteit en geeft als antwoord op een vraag naar de rol van deelmobiliteit: 'het belangrijkste is dat het voor -en natransport wordt gefaciliteerd.' Echter, er wordt wel aangegeven dat de rol van deelmobiliteit verschilt tussen stedelijk en landelijk gebied. Zo kan in het stedelijk gebied deelmobiliteit ook een vervanging zijn van het OV. Daarnaast is er mogelijk op het platteland een ander systeem nodig dan in het stedelijk gebied volgens deelnemer 3. Zo speelt in het landelijke gebied van DMG dat sommige kernen 1 – 3 kilometer van de (HOV-) halte afliggen. In deze gebieden is het de vraag of deelmobiliteit voor deze grotere halteafstanden een manier kan zijn om mensen toch vanaf de halte naar die kernen te krijgen. Volgens deelnemer 3 vereist dit wellicht een ander systeem. Zo kan in de stad een systeem werken waarbij je per uur betaalt terwijl dat misschien op het platteland niet interessant is. En verder kan het in de stad werken om binnen een bepaald gebied fietsen te stallen (te werken met drop zones) terwijl dat waarschijnlijk niet handig is op het platteland. Deelmobiliteit kan volgens deelnemer 3 wel een aanvulling zijn op het OV met in achtname van de verschillen tussen stad en platteland.

Deelnemer 4 sluit aan bij het feit dat je rekening moet houden met de andere karakteristieken van het landelijke gebied: 'als je bijvoorbeeld naar de Molenlanden [landelijke gebied] kijkt dan zal een deelfietsensysteem nog steeds kansrijk kunnen zijn maar moet je dat wel op een andere manier inrichten [dan in Dordrecht]'. Over de rol van

deelmobiliteit is deelnemer 4 het eens met de provincie. Deelmobiliteit is volgens deelnemer 4 ook vooral een aanvulling op het OV waarin de backbone van het netwerk wordt gevormd door snelle buslijnen. Deelnemer 4 gaf aan dat deelmobiliteit met name dient als aanvulling voor de first and last mile van het OV. Echter, soms kan deelmobiliteit het OV vervangen maar deelnemer 4 ziet dat niet als probleem voor het OV. Deelnemer 4 stelt: *'Wij [Qbuzz] zien deelmobiliteit niet als een stukje kannibalisering van ons vervoer, wij geloven echt dat op het moment dat je dat [deelmobiliteit] op een makkelijke, toegankelijke, attractieve manier doet dat mensen uiteindelijk ook in het OV komen'*.

Als het gaat om de rol van de vervoerder geeft deelnemer 4 aan: *Wij richten ons niet alleen op het OV maar wij willen (...) de reis van deur tot deur op een goede manier begeleiden'*. Anders gezegd, zij willen een vervoerder zijn die de hele reis verzorgt en zich niet alleen te beperken tot halte-halte vervoer. Echter, dit betekent niet dat Qbuzz ook zelf bijvoorbeeld deelmobiliteit gaat regelen of zoals deelnemer 4 aangaf: *'Wij zien onszelf als regisseur die zeg maar aanbod bij elkaar brengt dus wij hebben niet per se de ambitie om nu zelf, bij wijze van spreken, de fietsenmaker te zijn en in een keer 500 – 600 fietsen aan te schaffen.'* Deelnemer 4 ziet met name meerwaarde in het bij elkaar brengen van de verschillende aanbieders *'die van meerwaarde kunnen zijn op de ketenreis in ons concessiegebied'*.

De visie van de provincie Zuid-Holland op de rol van de vervoerder komt overeen met die van deelnemer 4 namelijk dat de vervoerder de regisseur van de keten is. Deelnemer 3 vertelde dan ook: *Het ook wel een beetje een aparte in die zin dat we in DMG ook de vervoerder verantwoordelijk hebben gemaakt voor het ketensysteem.'* Verder geeft deelnemer 3 aan: *Ik denk wel dat dat [ketenregie voeren] ook onderdeel is van de ontwikkelopdracht van de vervoerder om de verschillende mobiliteitsdiensten gewoon samen te brengen'* Met andere woorden, van de vervoerder kan worden verwacht dat zij zoeken naar manieren om verschillende mobiliteitsdiensten samen te brengen in één keten. In het PvE en het Bestek wordt deze verantwoordelijkheid ook bij de vervoerder neergelegd, zo stelt het bestek dat *'de concessiehouder [vervoerder] verantwoordelijk is om (...) de ketenregie te voeren. De concessiehouder is dan ook niet allen verantwoordelijk voor het lijngebonden OV maar zorgt, mogelijk samen met verschillende exploitanten van mobiliteitsdiensten, voor een flexibele invulling van de reizigersbehoefte.'* Met andere woorden, de vervoerder wordt geacht om de rol van ketenregisseur op zich te nemen door bijvoorbeeld aanbieders bij elkaar te brengen. Hoe belangrijk dit was voor de provincie blijkt wel uit het feit dat de vervoerder 10 van de 100 punten kon verdienen met een goed aanbod van ketenmobiliteit.

Conclusie

In de concessie DMG werd duidelijk dat publieke waarden die men nastreeft vooral zijn terug te voeren op het verhogen van het serviceniveau voor de reiziger met name door een sterk (H)OV-netwerk en het faciliteren van de ketenreis van deur tot deur. Het uiteindelijk doel hiervan is om door een kwaliteitsverhoging voor de reiziger een goed alternatief te bieden voor de auto om het autogebruik te verminderen.

Qua sturingsmechanismen is er met name gestuurd door middel van het toekennen van punten voor het nemen van de ketenregie. De opdrachtgever heeft in het PvE/Bestek kaders gesteld maar ook de vervoerder een stevige prikkel meegegeven door 10 van de 100 punten toe te kennen voor ketenmobiliteit. Aan de andere kant heeft de provincie Zuid-Holland de vervoerder wel de ontwikkelopdracht meegegeven om een vorm van vervoer aan te bieden *'passend bij de vraag van de reiziger'* (Provincie Zuid-Holland, 2017b). Met deze sturing

bleek dat men met name wil bereiken dat het serviceniveau voor de reiziger wordt verhoogd door vraaggericht vervoer aan te bieden waar de reiziger behoefte aan heeft en de ketenreis te faciliteren. Echter als het specifiek gaat om deelmobiliteit is er nog niet actief gestuurd vanuit de opdrachtgever. Bij de provincie Zuid-Holland wordt wel nagedacht over manier om meer deelmobiliteit te realiseren binnen de concessie. Moet men meer een Enabler rol innemen door het verstrekken van startsubsidies of meer een promoter rol door een deel van de exploitatiebijdrage specifiek te reserveren voor ketenmobiliteit? Deelnemer 3 doet hiermee de suggestie dat wellicht een andere manier van sturing beter in staat kan zijn om deelmobiliteit van de grond te krijgen. Deelnemer 4 sluit aan bij deelnemer 3 en stelt dat zonder een actievere rol van de opdrachtgever deelfietsaanbieders niet zo snel uit zichzelf naar het DMG-gebied zullen komen. Een actievere rol van de opdrachtgever zou er wellicht voor kunnen zorgen dat deelmobiliteit wel van de grond komt in het DMG-gebied. Op deze manier zou er wellicht beter invulling kunnen worden gegeven aan service publieke waarden en dan met name aan het faciliteren van de ketenreis.

Als het gaat om de rol van de vervoerder in het hele systeem dan is volgens zowel deelnemer 3 en 4 de vervoerder de ketenregisseur: de vervoerder is verantwoordelijk voor het faciliteren van de ketenreis. Dat wil overigens niet zeggen dat de vervoerder ook de aanbieder van alle diensten moet zijn maar het is vooral de taak van de vervoerder om verschillende aanbieders bij elkaar te brengen in één keten.

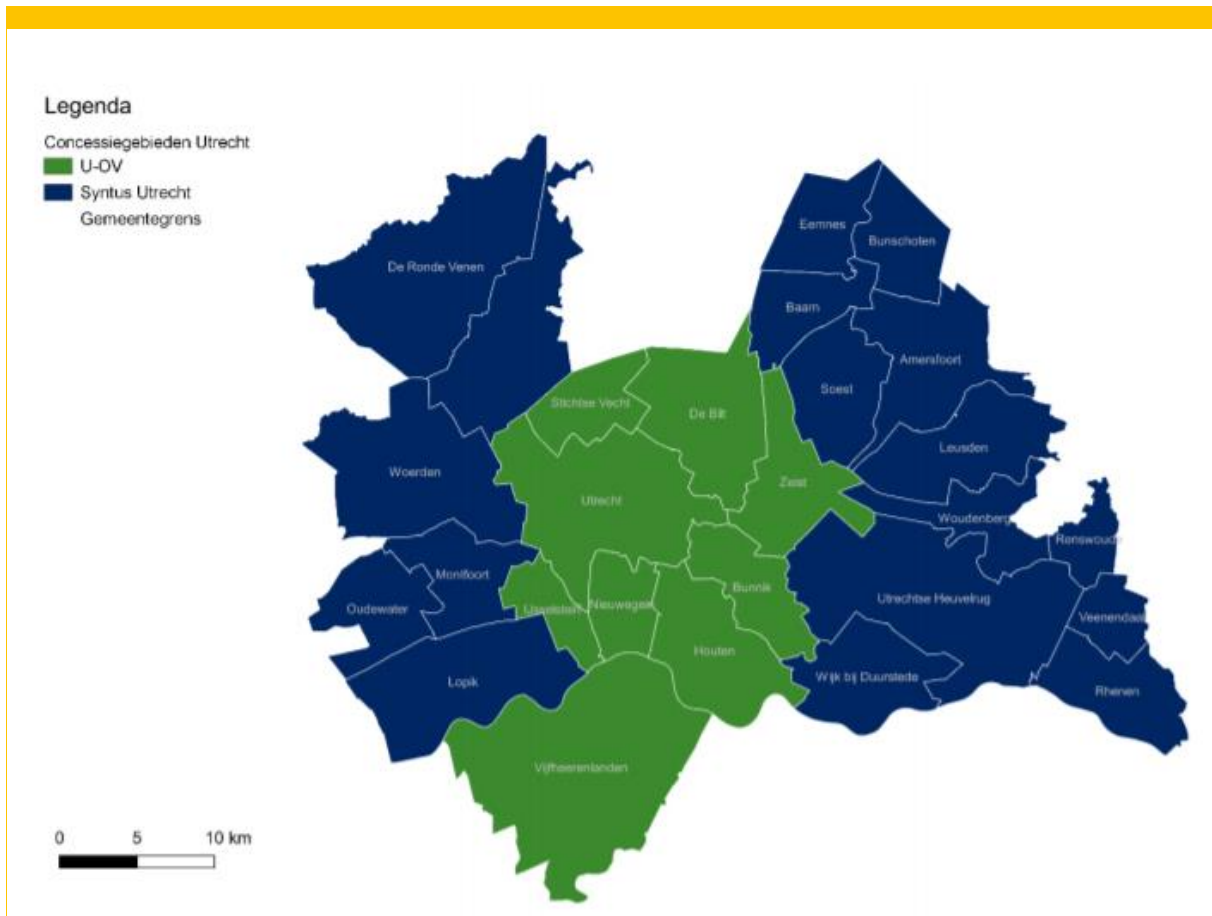
In **Tabel 4-7** zijn de belangrijkste bevindingen samengevat.

Tabel 4-7: Overzicht van de belangrijkste bevindingen in de concessie DMG

DMG	Vervoerder	Opdrachtgever
Publieke waarden	Focus op serviceniveau om zoveel mogelijk mensen te voorzien van (duurzame) mobiliteit als alternatief voor de auto.	
Sturingsmechanismen		Promoter door governing by authority
Gewenste sturing	Overheid meer een Promoter rol (meer governing by authority)	Wellicht meer/andere regie nodig om deelmobiliteit écht van de grond te krijgen (promoter/enabler)
Rol vervoerder	Vervoerder ' Ketenregisseur '	
Rol deelmobiliteit	Aanvulling op het OV (complementair)	

4.2.3 Concessie Provincie Utrecht

Tabel 4-8: Belangrijkste feiten en kaart van concessie provincie Utrecht. Afbeelding herdrukt van: Provincie Utrecht (2015b).



OV-autoriteit	Provincie Utrecht
Periode	11-12-2016 t/m 9-12-2023 (mogelijke verlenging met 2 jaar)
Gemeenten	Amersfoort, Baarn, Bunschoten, De Ronde Venen, Eemnes, Leusden, Lopik, Montfoort, Oudewater, Soest, Stichtse Vecht, Renswoude, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, Woerden, Woudenberg en Wijk bij Duurstede
Vervoerder	Syntus Utrecht (Keolis)
Aanvullende modaliteiten	Keobikes en Syntusflex
Vorige concessie	Provincie Utrecht (2008-2016), vervoerder Connexion

De concessie provincie Utrecht omvat het deel van de provincie Utrecht rondom de stad Utrecht zoals te zien is in **Tabel 4-8** als het blauwe deel. Deze concessie is echter niet te verwarren met de concessie Regio Utrecht rondom de stad Utrecht die wordt uitgevoerd door Qbuzz onder de naam U-OV (het groene deel op de kaart). Voor de concessie provincie Utrecht is de stad Utrecht de belangrijkste plaats waar veel buslijnen samenkomen.

Het grootste deel van de provincie Utrecht is vrij dichtbevolkt met Amersfoort als grootste plaats binnen de concessie. Als gevolg van de hoge bevolkingsdichtheid in een groot deel van het gebied is het lijnennet volgens deelnemer 7 vrij dicht te noemen. Naast veel stedelijke gebieden omvat de concessie provincie Utrecht ook enkele landelijke gebieden met name aan de randen van het gebied zoals in de richting van Bunschoten-Spakenburg en Eembrugge. In deze gebieden is het een uitdaging om een goed OV-netwerk neer te zetten en is het OV-netwerk ook minder dicht. In deze gebieden kunnen dan ook alternatieve oplossingen worden gevonden zoals buurtbussen aldus deelnemer 7.

Publieke waarden

Verschillende publieke waarden kwamen de servicegeoriënteerde, maatschappelijke en duurzaamheids publieke waarden naar voren. Bij service publieke waarden werd vooral gesproken over het bieden van HOV, een vraaggericht systeem bieden, het faciliteren van de ketenreis en het bieden van bereikbaarheid. Met betrekking tot het bieden van bereikbaarheid spreken de geïnterviewden (deelnemer 7 en 8) met name over het bieden van een HOV-netwerk en het faciliteren van de ketenreis.

Als het gaat om het bieden van HOV is het volgens deelnemer 8 van belang om de lange lijnen te strekken en frequenties te verhogen. Deelnemer 8 gaf aan: *Voor ons is het meest efficiënt om een hoge snelheid in ons netwerk te hebben en daardoor, dat noemen wij het wegnemen van hoge hoedjes, heb je het erover dat je van A naar B wilt reizen met zo min mogelijk hoge hoedjes die de snelheid naar beneden halen. (...) Je wilt gewoon een korte reistijd hebben om grote afstanden af te leggen*. Anders gezegd is het ontwikkelen van zo'n netwerk iets wat voor de vervoerder ook vanuit hun commerciële belang van belang is omdat dit de aantrekkelijkheid van het OV voor reizigers verhoogt. Echter, ook deelnemer 7 gaf aan dat zij een sterk OV-netwerk in de kern willen. Deelnemer 7 vertelde: *Het is eigenlijk een soort basis openbaar vervoer netwerk wat zo goed mogelijk is*. Ook in het PvE van de concessie wordt benadrukt dat men naar een concessie toe wil met HOV in de kern: *De ambitie voor deze concessie is om OV te bieden dat kwaliteit biedt voor reizigers (nu en in de toekomst) in de vorm van snelle, toegankelijke en betrouwbare reismogelijkheden* (Provincie Utrecht, 2015b).

Een ander belangrijk aspect in deze concessie is het feit dat het belang van ketenmobiliteit toeneemt volgens het PvE: *omdat voor een aantal kernen geldt dat de afstand tot de dichtstbijzijnde door het OV bediende bushalte toeneemt, is meer aandacht nodig voor ketenmobiliteit*. (Provincie Utrecht, 2015b). De vraag naar het voor -en natransport neemt toe en dat roept volgens deelnemer 8 de vraag op: *Hoe ga je dat dan invullen? Ga je dan een secundair netwerk ernaast leggen met bijvoorbeeld taxibusjes of bijvoorbeeld leenfietsen of welke andere vorm die je kunt bedenken: deelauto's en dat soort faciliteiten*. Om de keten van deur tot deur te faciliteren is het volgens beide geïnterviewden van groot belang om de reizigers een reisadvies van deur tot deur te bieden met alle verschillende vormen van mobiliteit. Volgens deelnemer 7 betekent dit dat *je dan eigenlijk gewoon al die verschillende vervoersdiensten kan inpluggen dan is het voor de reiziger in ieder geval goed ontsloten*. Volgens beide geïnterviewden is een reiziger niet gebaat bij een *versnipperd* systeem waarbij de reiziger voor elk stuk van de keten een andere applicatie moet gebruiken. Deelnemer 8 drukt dit vrij scherp uit en stelt: *Ik denk dat versnippering een bedreiging is en geen toegevoegde waarde gaat geven*

Als het gaat om maatschappelijke doelen dan spreekt men over een makkelijk toegankelijk netwerk voor iedereen maar tegelijkertijd ook de maatschappelijke functie die het OV-

netwerk heeft. Qua toegankelijkheid gaf deelnemer 7 aan dat zij het belangrijk vinden om een netwerk te hebben wat zo toegankelijk mogelijk is voor iedereen. Een voorbeeld in het PvE daarvan is: *'De bussen zijn toegankelijk voor reizigers met een handicap'* (Provincie Utrecht, 2015b). Het OV heeft ook een maatschappelijke of sociale functie wat betekent dat je op plekken waar het OV-netwerk niet uit kan dat er dan wordt gekeken hoe je daar andere vormen van OV kunt inzetten om toch invulling te geven aan de bereikbaarheid aldus deelnemer 7.

Qua duurzaamheid wordt vooral gesproken over het beperken van de emissies waar mogelijk. In het PvE wordt dan aangegeven: *'Klimaatdoelstellingen bestaan uit de beperking van de uitstoot van broeikasgassen (CO2) en het gebruik van grondstoffen en ruimte.'* (Provincie Utrecht, 2015b). In de praktijk komt dit terug in de energietransitie in het OV oftewel de overstap van vervuilende dieselbussen naar elektrische bussen aldus deelnemer 8.

Sturingsmechanismen

Sturingsmechanismen die werden genoemd door de geïnterviewden ging allemaal over een promoter rol namelijk door governing by authority in de vorm van beoordelingscriteria in de concessie, normen te stellen, exploitatiebijdrage en het monitoren tijdens de looptijd van de concessie. De meest duidelijke prikkel richting de vervoerder is te zien in de beoordelingscriteria en het stellen van normen. De vervoerder kon volgens het bestek 2 van de 100 punten verdienen met een passend aanbod van ketenmobiliteit (Provincie Utrecht, 2015a). De provincie verwacht van de vervoerder dat hij in zijn vervoerplan aangeeft *'op welke wijze hij ketenmobiliteit faciliteert en stimuleert'* en dat blijkt wordt gegeven *'van een realistische en ambitieuze aanpak'* (Provincie Utrecht, 2015a, 2015b). Het geven van punten betekent voor de vervoerder dat zij hier een aanbod voor doen ook al is dat niet per sé hun visie. Zoals deelnemer 8 dat verwoorde: *'Wij proberen natuurlijk aanbestedingen te winnen. (...) Dus stel de vraag en wij antwoorden en wij doen dat op een zo scherp mogelijk manier want wij willen natuurlijk heel graag concessies beheren'*. Deelnemer 7 noemt dat deelmobiliteit vaak meer een 'politek systeem' is om te kunnen zeggen dat er een aanbod is. Dit omdat volgens deelnemer 7 *'vervoerders weten dat ze in een aanbesteding punten scoren door die Keobikes (deelfiets) erin te schrijven'*.

Een ander sturingsinstrument genoemd in het PvE van concessies is de exploitatiebijdrage waarmee wordt gestuurd door meer of minder aanbod mogelijk te maken. Hierbinnen is er sprake van een bonus-malus regeling waarin de vervoerder wordt beloond voor goede prestaties en kan worden afgerekend op mindere prestaties. Op deze manier neemt de opdrachtgever een actievere rol aan doordat de opdrachtgever ook tijdens de concessie 'Promoter' rol inneemt. Op deze manier kan de opdrachtgever sturen in bepaalde richting door 'gewenste' ontwikkelingen te stimuleren en 'ongewenste' ontwikkelingen af te remmen. Echter, in de concessie zijn geen specifieke neergelegd richting een aanbod van deelmobiliteit. Zo wordt er voor bijvoorbeeld ketenmobiliteit niet specifiek iets vastgelegd over deelmobiliteit en is er vooral sprake van een afwachtende, partner rol.

Deelmobiliteit en OV

Beide geïnterviewden zien een rol voor deelmobiliteit als een aanvulling op het OV voor met name het natransport (van halte naar eindbestemming). Deelnemer 8 van Keolis geeft aan dat deelfietssystemen in principe verliesgevend en dan ook vooral interessant kunnen zijn in combinatie met het OV. Deelnemer 8 vertelde: *'De directe inkomsten van huurfiets: verwaarloosbaar, maar het feit dat mensen gebruik van je keten maken dat maakt het*

interessant'. Met andere woorden, het aanbieden van deelfietsen kan ervoor zorgen er meer gebruik wordt gemaakt van de bus omdat het voor -en natransport naar de halte op die manier geregeld is. Op deze manier kan het toch interessant zijn om deelfietsen aan te bieden.

Ook deelnemer 7 ziet mogelijk voor deelmobiliteit een belangrijke rol voor het natransport vanaf de halte door de toegenomen afstanden tot haltes. Bovendien ziet deelnemer 7 een voordeel van deelmobiliteit boven het aanbieden van bijvoorbeeld deur-halte vervoer in de vorm van een busje. Zoals deelnemer 7 aangaf: *'Het is wel de trend dat er meer wordt gekeken van kunnen we die fiets niet inzetten als natransportmiddel. Het is natuurlijk veel makkelijker om voor de laatste drie kilometer een fiets te pakken dan dat er een busje geregeld moet worden (...) want dat is relatief heel duur'*. Deelmobiliteit kan volgens beide geïnterviewden (deelnemer 7 en 8) een rol spelen om het natransport vanaf de halte te faciliteren. Echter, deelmobiliteit wordt volgens deelnemer 7 op dit moment door de provincie Utrecht niet gezien als iets wat onderdeel is van de OV-concessie.

Qua rol van de vervoerder heeft de vervoerder Keolis een eigen deelfietsconcept (Keobikes) maar deelnemer 8 stelt dat de vervoerders niet per se de aanbieder hoeven te zijn van andere vervoerssystemen naast het OV. In de woorden van deelnemer 8: *'Wat je ziet is dat de tendens eigenlijk is dat het minder uitgevraagd wordt omdat het een vrij duur netwerk is. En dat er uiteindelijk andere partijen zijn die zich meer specialiseren in dat netwerk effectief op te zetten'*. Met andere woorden, er zijn wellicht andere partijen beter in het aanbieden van bijvoorbeeld deelmobiliteit dan de vervoerders in het OV. Deelnemer 8 geeft dan ook aan dat dit meer kleinschalige vervoer (deelmobiliteit, kleine busjes etc.) een andere tak van sport is en dat zij als vervoerder vooral *'heel goed zijn in de grote volumes'*. Bovendien is het volgens deelnemer 8 wel de vraag of vervoerders zo'n ketenregisseur rol moeten spelen en stelt: *waar we in de branche voor moeten oppassen is dat wij vergeten waar we goed in zijn en ambities hebben waar wij eigenlijk niet zoveel verstand van hebben'*. Voor het aan elkaar knopen van de verschillende modaliteiten zijn het, wat deelnemer 8 betreft: *'de Googles van deze wereld die de toekomst hebben'* om deze diensten in een platform samen te voegen. Elke aanbieder van mobiliteit dus ook de vervoerder heeft daarin dan vooral de taak om de benodigde informatie beschikbaar te stellen. Dat is volgens deelnemer 8 beter dan zelf een platform te willen ontwikkelen *'terwijl duidelijk is dat Google de markt overneemt en daar kun je lang tegen vechten maar uiteindelijk ga je dat niet winnen'*. Kortom ook qua ketenregie zijn er volgens deelnemer 8 andere partijen wellicht beter geschikt dan de vervoerder.

Deelnemer 7 sluit grotendeels aan op het standpunt van deelnemer 8 dat vervoerders wellicht niet de beste partij zijn voor deelfietsen door te stellen dat dit voor een OV-vervoerder vooral iets is wat ze naast het busvervoer doen. Het gevolg hiervan is dat het *'vooral rommelen in de marge is en dat merk je in dat ze niet bevlogen zijn om daar wat van te maken, terwijl als je een deelfietsaanbieder is dan is dat z'n bestaan'* aldus deelnemer 7. Het komt er op neer dat er andere partijen zijn die beter geschikt zijn om deelmobiliteit verder te ontwikkelen dan vervoerders die zich vooral richten op het OV: hun specialiteit. Volgens deelnemer 7 is het maar de vraag of *'vervoerders wel zo goed zijn in het aanbieden van deelfietssystemen.'* Deelnemer 7 geeft aan dat het wel voorstelbaar is vanuit de opdrachtgever dat het fijner is om alles in één hand te hebben maar dat dat in de praktijk niet zo werkt. Om vervoer te kunnen regelen door één aanbieder zou je een 'mobiliteitsaanbieder' nodig hebben die niet puur gefocust is op bepaalde vorm van deelmobiliteit.

Conclusie

In de concessie Provincie Utrecht wordt qua publieke waarden door deelnemer 7 en 8 met name bedoeld op servicegeoriënteerde publieke waarden. In dit kader wordt er vooral gesproken over het aanbieden van HOV maar ook het faciliteren van de ketenreis voor de reiziger. Beide geïnterviewden gaven aan dat het doel is om een OV-netwerk te bieden wat in de kern zo goed en zo snel mogelijk is. Dit netwerk vraagt volgens beide geïnterviewden dat ook de keten goed geregeld wordt dus dat reizigers ook de toegenomen afstand naar de bushalte toe kunnen overbruggen. Het is volgens beide geïnterviewden van belang dat er een platform wordt ontwikkeld waar de verschillende diensten op aangesloten kunnen worden zodat de reiziger op één plek een volledige reis kan regelen.

Qua sturingsmechanismen heeft de provincie richting een goed aanbod van ketenmobiliteit met name gestuurd door middel van het toekennen van punten in de aanbesteding. De vervoerder kon 2 v/d 100 verdienen voor het regelen van een aanbod van ketenmobiliteit. Op deze manier blijkt dat de vervoerder vanwege commerciële belangen ook zo goed mogelijk invulling aan ketenmobiliteit probeert te geven ook al is dat misschien niet de visie van de vervoerder zelf. De provincie zorgt hier dus voor een stimulans richting de vervoerder om na te denken over een goed aanbod van ketenmobiliteit. Echter, wanneer het gaat om deelmobiliteit is de provincie nog enigszins afwachtend en ziet men deelmobiliteit momenteel niet als een onderdeel van het OV-netwerk. Echter, zoals deelnemer 7 aangaf, is dat de visie van de provincie op dit moment máár is men hier zeker nog niet over uit.

Als het gaat om de rol van deelmobiliteit en de rol van de vervoerder daarin zien beide geïnterviewden een beperkte rol voor de vervoerder in het pakken van de ketenregie. Deelnemer 8 geeft aan dat zij als vervoerder vooral kennis en ervaring hebben met het OV. De vervoerder is in principe niet de eerst aangewezen partij om andere diensten zoals deelmobiliteit aan te bieden vinden deelnemer 7 en 8.

Tabel 4-9: Belangrijkste bevindingen vanuit de concessie Provincie Utrecht

Provincie Utrecht	Vervoerder	Opdrachtgever
Publieke waarden	Het nastreven van een OV-netwerk wat in de kern goed is tegelijkertijd ook de maatschappelijke functie van het OV invult	
Sturingsmechanismen	Promoter door governing by doing (deelfietsen aanbieden)	Partner rol door governing by laissez-faire
Gewenste sturing	Werd niet duidelijk	
Rol vervoerder	Vervoerder wellicht niet de beste in ketenregie	
Rol deelmobiliteit	Faciliteren natransport	

4.2.4 Provincie Limburg

Tabel 4-10: Belangrijkste feiten van de concessie provincie Limburg.

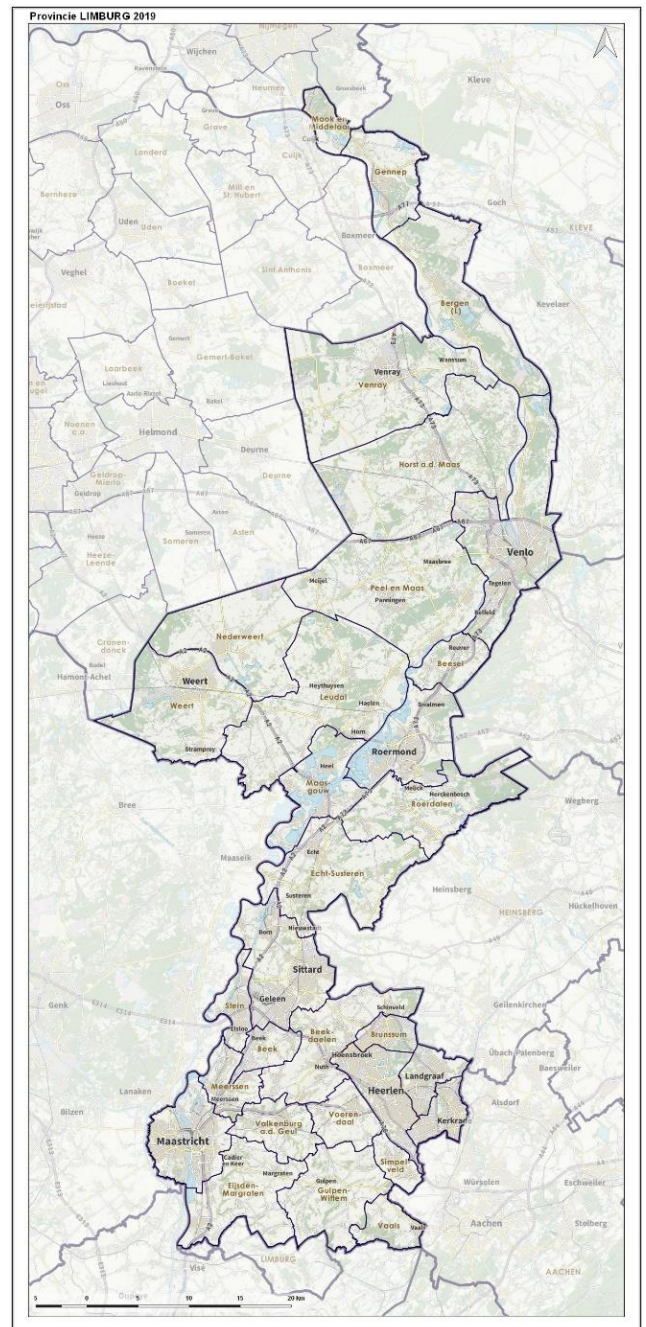
Feiten concessie Limburg	
OV-autoriteit	Provincie Limburg
Periode	11-12-2016 t/m 13-12-2031
Gemeenten	Alle gemeenten in Limburg
Vervoerder	Arriva
Aanvullende modaliteiten	Arriva Deelfiets (Maastricht)
Vorige concessie(s)	Concessies Noord -en Midden-Limburg, Zuid-Limburg en de Maaslijn (2006 – 2016), vervoerder Veolia

De concessie Limburg omvat de gehele provincie Limburg met als grootste plaats Maastricht in het zuiden. Het zuiden van Limburg met Maastricht en Parkstad is het meest verstedelijkte gebied van Limburg aldus deelnemer 5 en 6. Naar het noorden toe is de provincie Limburg een meer landelijk gebied. Deelnemer 6 vatte dit als volgt samen: *‘Dus eigenlijk als je het platslaat: Zuid-Limburg verstedelijkt, de rest van Limburg is meer ruraal, maar wel met een paar middelgrote steden’*. Verder is er in grote delen van Limburg sprake van vergrijzing en bevolkingskrimp.

Limburg ligt voor een groot deel ingeklemd tussen Duitsland en België en heeft daardoor sterke banden met de buurlanden: de Euregio. Met name Midden-Limburg heeft een belangrijke logistieke rol in de doorvoer naar Duitsland maar ook naar het zuiden van Limburg. In het meeste noordelijke (boven Venlo) en westelijke (Weert en omgeving) gedeelte ligt de focus meer op steden buiten Limburg zoals Nijmegen en Eindhoven.

Sinds eind 2016, met ingang van de nieuwe OV-concessie, is het Limburgnet geïntroduceerd. Dit Limburgnet bestaat uit een kern van treinverbindingen en HOV waarop andere (bus)lijnen aantakken. Deelnemer 5 gaf aan dat de provincie in het Limburgnet onderscheid maakt in A, B en C-lijnen:

- A-lijnen: Hoogwaardig Openbaar Vervoer lijnen (verder: HOV) is het hoogfrequente netwerk waar veel reizigers gebruik van maken.
- B-lijnen: Basisnetwerk dus de stads -en streeklijnen in het gebied om ook wijken en kleinere kernen te ontsluiten.



Figuur 4-3: Kaart van de Provincie Limburg. Herdrukt van: Wikipedia (2019)

- C-lijnen: Lijnen waar het reguliere OV minder rendabel is en waar kan worden gekeken naar alternatieve oplossingen zoals de OV-lijntaxi, buurtbus, Avondvlinder en de OV-shuttle.

Publieke waarden

In de provincie Limburg komen met name servicegeoriënteerde publieke waarden naar voren. Servicegeoriënteerde publieke waarden die werden genoemd zijn het bieden van HOV, het faciliteren van de ketenreis en het bieden van vraaggericht vervoer. Met name het bieden van HOV aan reizigers met hogere snelheden door het strekken van lijnen vormt de rode draad in het verhaal. Volgens deelnemer 6 is de doelstelling van het Limburgnet om *'zoveel mogelijk mensen in het OV te krijgen en om zoveel mogelijk mensen hoogwaardig en hoog kwalitatief vervoer te geven'*. Ook de provincie stelt zelf als doel dat lijnen worden versneld en verstrakt om zo een sterke verbinding tussen de belangrijkste kernen te bieden. Deelnemer 5 gaf aan dat de provincie wil voorkomen dat *'je taferelen (...) aanmoedigt waarbij je met een bus elke 300 meter moet stoppen en dat je het hele dorp doorhobbelt'*.

In het PvE van de concessie Limburg komt daarnaast terug dat het belangrijk wordt gevonden dat de ketenreis op een goede manier wordt gefaciliteerd. In het PvE wordt genoemd: *'Openbaar vervoer is (...) een integraal onderdeel van de totale mobiliteitsketen van onder andere lopen, de fiets en privéauto en georganiseerd personenvervoer.'* (Provincie Limburg, 2014). Oftewel het OV staat niet op zichzelf maar is daarmee ook onderdeel van de hele vervoerketen van deur tot deur. In het PvE wordt dan ook genoemd dat de provincie een systeem uitvraagt met *'Naadloze aansluitingen tussen diverse vervoersvormen'*.

Naast service publieke waarden komen ook publieke waarden gerelateerd aan duurzaamheid naar voren namelijk het faciliteren van duurzame reizen en het beperken van emissies. Meer reizigers in het OV krijgen ten koste van de auto komt terug als hoofdreden om een kwalitatief goed OV-netwerk aan te bieden met snelle verbindingen. Ook het PvE benadrukt dat de vervoerder zorg moet dragen voor het behoud én groei van het aantal reizigers (Provincie Limburg, 2014). Deelnemer 5 stelt dan ook dat het daarom van belang is om ervoor te zorgen dat je *'de weerstanden en barières in de reis probeert weg te nemen'*. Een voorbeeld hiervan is het zorgen voor goede voorzieningen bij de belangrijkste haltes bijvoorbeeld goede fietsparkeervoorzieningen waardoor reizigers makkelijker op de fiets naar de halte kunnen komen.

Ten slotte, in de concessie Limburg kwamen ook publieke waarden terug gericht op maatschappelijke waarden waarbij de volgende publieke waarden werden genoemd: toegankelijkheid, sociale veiligheid in de voertuigen, vesting klimaat verbeteren en het invullen van de maatschappelijke functie van het OV. Bij die laatste gaat het er dan om dat je ook vervoer biedt daar waar de vraag misschien laag is maar waar het wel een maatschappelijke functie vervult. Dit betekent dat het OV erop gericht is om de maatschappelijke participatie van mensen in de samenleving mogelijk te maken zoals in het PvE wordt gesteld.

Sturingsmechanismen

In de concessie is nog niet actief gestuurd op deelmobiliteit. In de aanbesteding is er geen actieve sturing geweest om de vervoerders deelmobiliteit te laten aanbieden zoals bleek uit het PvE (Provincie Limburg, 2014). In dit PvE wordt bijvoorbeeld deelmobiliteit dan ook nog niet genoemd. Waarschijnlijke oorzaak hiervoor is dat het PvE al in 2014 is opgesteld en de ontwikkelingen qua deelmobiliteit vrij snel gaan zoals ook deelnemer 5 bevestigt. Een aanbod van deelmobiliteit was dan ook geen onderdeel van de uitvraag zoals die in het PvE

naar voren komt. Toch heeft de vervoerder wel een aanbod van deelfietsen neergezet in Maastricht maar dit was geen verplichting. De vervoerder nam hierbij een eigen initiatief tot het aanbieden van deelmobiliteit en op deze manier werden de deelfietsen onderdeel van de OV-concessie in Limburg (governing by doing).

Qua deelmobiliteit gaf deelnemer 5 aan dat de provincie momenteel vooral kijkt naar hoe deelmobiliteit gefaciliteerd of enabled kan worden. Deelnemer 5 gaf aan dat de provincie deelmobiliteit toejuicht als deelmobiliteit het mobiliteitsnetwerk versterkt. Het faciliteren van deelmobiliteit betreft dan bijvoorbeeld het faciliteren van locaties (bijvoorbeeld bij een OV-knooppunt). Deelnemer 5 noemde dat het belangrijk is dat *'je als overheid al aan de voorkant hebt nagedacht van wat er mogelijk is en of ik dat wil'* maar verder ook dat je als regionale overheden onderling een uniform beleid hebt qua vergunningverlening. Een andere mogelijkheid om deelmobiliteit te faciliteren of enablen genoemd door deelnemer 5 is het verstrekken van opstartsubsidies. Het betreft dan volgens deelnemer 5 om een subsidie *'puur om de opstartkosten om het systeem van de grond te krijgen en dat het dan op dat moment op eigen benen kan staan'*. De rol die deelnemer 5 ziet is momenteel dan ook vooral het 'Enablen' om deelmobiliteit op te starten waarnaar moet kunnen staan. Het is volgens deelnemer 5 dan ook *'niet per sé een gegeven dat daar een financiële bijdrage in de exploitatie bij moet zitten'*.

Vanuit deelnemer 6 klinkt een ander geluid, deze deelnemer geeft aan dat de overheid wel degelijk een actievere rol dan faciliteren zou moeten innemen. Deelnemer 6 gaf aan:

'Waar ik wel bang voor ben is dat je op een gegeven moment gaat zien dat, als een vervoersautoriteit alleen maar wil gaan ondersteunen en geen regierol neemt, dat je straks in Maastricht bij wijze van spreken 4 systemen hebt staan als enige urbane gebied in de Limburg en dat in de rest van Limburg, waar het misschien veel harder nodig is om een deelsysteem te hebben conform de logica van de keten en de first and last mile (...) dat daar niks komt te staan.'

Met andere woorden, bij het beperken tot het faciliteren ziet deelnemer 6 het risico dat deelmobiliteit niet wordt aangeboden op de plekken waar het van toegevoegde waarde kan zijn voor de ketenreis van de reiziger. Volgens deelnemer 6 zou deelmobiliteit daarom gezien moeten worden als een gemeenschappelijk goed net als het OV. Denkend in die richting is het dan niet vreemd om deelmobiliteit te regelen via een concessie omdat de vervoerautoriteit dan meer kan sturen in hoe het aanbod er uit moet komen te zien. Op deze manier *'zou het nog van extra toegevoegde waarde kunnen zijn voor de reiziger'* aldus deelnemer 6. Verder is het dan volgens deelnemer 6 beter mogelijk voor een aanbieder om break-even te draaien, omdat OV een deelmodaliteiten elkaar kunnen versterken in de keten. Ook een échte multimodale concessie voor OV en deelmobiliteit kan deelnemer 6 zich goed voorstellen. In zo'n concessie kan de provincie volgens deelnemer 6 makkelijker de regie pakken. Deelnemer 6 merkte op als voordeel van een multimodale concessie: *'dat maakt het voor een provincie ook weer makkelijker anders heb je minimaal twee contractpartijen terwijl nu hoof je er maar eentje te onderhouden.'*

Deelmobiliteit en OV

Over de rol van deelmobiliteit zijn beide geïnterviewden eensgezind: deelmobiliteit is complementair aan het OV en is niet bedoeld als vervanging. Het *'moet ook van toegevoegde waarde zijn op het OV'* aldus deelnemer 6. Zeker als deelmobiliteitsdiensten worden gesubsidieerd door de gemeente is het volgens deelnemer 6 *'niet logisch'* om deelmobiliteit en OV met elkaar te laten concurreren. Deelnemer 6 geeft daarnaast aan dat zij in essentie een OV-bedrijf zijn en er bij hen dan ook geen intentie is om deelmobiliteit te

laten concurreren met het OV omdat zij dit echt zien als een interessante aanvulling op het OV-netwerk. Volgens deelnemer 6 zijn OV en deelmobiliteit dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden volgens deelnemer 6 omdat deelmobiliteit met name een belangrijke rol speelt in het voor- en natransport vanaf en naar haltes. Deelmobiliteit is dan ook vooral van meerwaarde als oplossing voor de first- and last mile om van en naar een OV-halte te komen. Het belang van deze first- and last mile groeit door het strekken van lijnen langs dorpen waardoor de afstanden naar haltes toenemen en er meer behoefte zal ontstaan naar voor- en natransport vanaf en naar de halte toe. Zowel de vervoerder als de provincie zien dan ook kansen om op belangrijke locaties en/of OV-knopen deelmobiliteit neer te zetten waardoor mensen toch bij de verder gelegen halte kunnen komen.

Ook deelnemer 5 geeft aan dat deelmobiliteit een aanvulling moet zijn op het OV en zeker niet dient als vervanging van het OV: *'We doen dat soort acties in het licht van versterking van het OV, het moet niet iets nieuws zijn wat naast het OV gaat leven, het moet een aanvulling zijn op'*. Met andere woorden, het OV blijft de 'backbone' van het netwerk voor de grote stromen van reizigers. Hier sluit ook het standpunt van deelnemer 5 op aan dat deelmobiliteit momenteel ook nog geen oplossing of vervanging is voor het C-segment van het OV. Echter, volgens deelnemer 5 gaan de ontwikkelingen van deelmobiliteit snel en is het niet uit te sluiten dat deelmobiliteit in de toekomst wellicht wel een optie is voor het maatwerksegment van het OV.

Als het gaat om de rol die de OV-vervoerder hierin heeft wordt de vervoerder door beide geïnterviewden vooral gezien als de 'ketenregisseur'. Deelnemer 6 gaf aan dat zij *'door MaaS ook de Broker willen zijn die partijen aan elkaar koppelt'*. Volgens deelnemer 6 betekent dit dan ook dat zij als vervoerder niet zelf altijd deelmobiliteit regelen maar zij liever de samenwerking wordt gezocht met deelmobiliteitsaanbieders. De samenwerking kan dan bijvoorbeeld gaan over de digitale ontsluiting of het meedenken bij het vinden van de meest geschikte locaties voor deelmobiliteit. Voor het samenbrengen van de verschillende aanbieders heeft de MaaS-pilot in Limburg wellicht potentie aldus deelnemer 5.

Conclusie:

In de concessie Limburg blijkt dat met name servicegeoriënteerde publieke waarden naar voren komen. Het bieden van HOV komt hierbij het vaakst terug om daarmee een duurzamer alternatief te bieden voor de auto. Daarnaast wordt aangegeven dat het van belang is dat het netwerk voor de reiziger functioneert als één keten dus dat er een ketenreis aan de reiziger wordt geboden. Bovendien kan er zo voor worden gezorgd dat het middels het voor- en natransport OV-haltes beter bereikbaar zijn om zo deze drempel om het OV te gebruiken weg te nemen.

Qua sturingsmechanismen denkt deelnemer 5 aan Enabler rol voor de opdrachtgever in de ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit. Deelnemer 5 ziet een mogelijkheid dat deelmobiliteit zich wellicht eerst zelf ontwikkelt zonder al te veel regulering. Terwijl de vervoerder zelf, zonder directe sturing vanuit de OV-autoriteit, heeft gekozen voor het aanbieden van deelmobiliteit en daarmee een governing by doing benadering heeft gekozen oftewel een Promoter rol. Echter voor de toekomst is volgens deelnemer 6 juist een meer promoter-achtige rol nodig om deelmobiliteit van toegevoegde waarde te laten zijn voor de bereikbaarheid. Volgens deelnemer 6 is het zonder actievere sturing (governing by authority) lastig om deelmobiliteit te krijgen op die plekken waar het voor de reiziger qua bereikbaarheid de grootste toegevoegde waarde heeft.

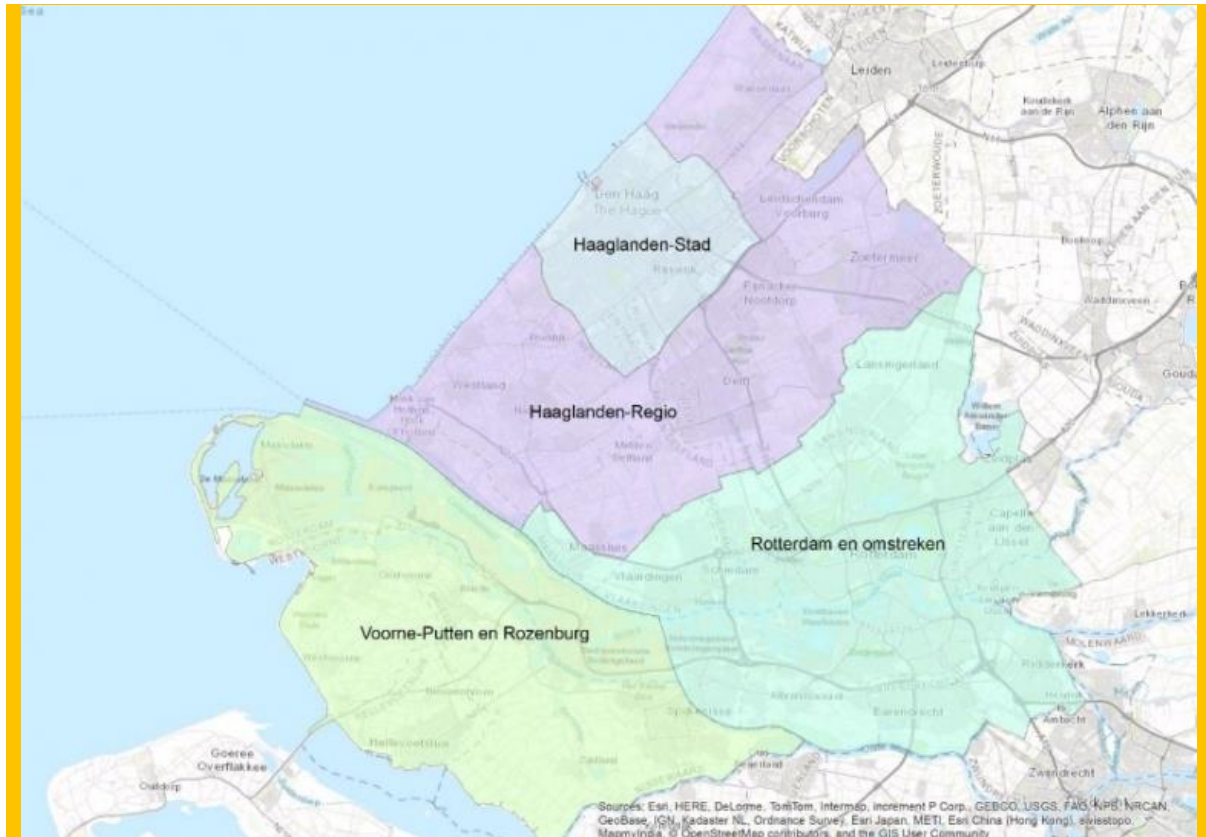
Als het gaat over de rol van deelmobiliteit noemen zowel deelnemer 5 en 6 dat het een aanvullende, complementaire dienst is op het OV. Deelmobiliteit dient met name voor het voor- en natransport naar haltes of belangrijke knooppunten en is in principe niet bedoeld als vervanging van het OV. Qua rol van de vervoerder in het netwerk wordt de vervoerder door zowel deelnemer 5 als 6 gezien als de regisseur van de keten. De vervoerder brengt de verschillende partijen bij elkaar maar hoeft niet per sé zelf de aanbieder van deelmobiliteit te zijn. Deelnemer 6 gaf aan dat er als een andere deelmobiliteitsaanbieder een aanbod doet dat zij als vervoerder graag de samenwerking zoeken bijvoorbeeld op het gebied van de digitale ontsluiting en/of het vinden van goede locaties voor deelmobiliteit.

Tabel 4-11: De belangrijkste bevindingen vanuit de concessie provincie Limburg.

Provincie Limburg	Vervoerder	Opdrachtgever
Publieke waarden	Focus op serviceniveau om zoveel mogelijk mensen te voorzien van (duurzame) mobiliteit als alternatief voor de auto.	
Sturingsmechanismen	Promoter door governing by doing	Enabler door governing by enabling
Gewenste sturing	Overheid meer een Promoter rol	Enabler (governing by enabling)
Rol deelmobiliteit	Aanvullend op het OV	
Rol vervoerder	Vervoerder ' Ketenregisseur '	

4.2.5 Concessie Haaglanden-Stad

Tabel 4-12: Belangrijkste feiten én kaart van de concessie Haaglanden-Stad. Kaart herdrukt van: MRDH (2017)



OV-autoriteit	MRDH
Periode	Inbesteed voor 2019 – 2034 (15 jaar)
Gemeenten	Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg
Vervoerder	HTM
Aanvullende modaliteiten	HTM fiets
Vorige concessie	Haaglanden-Stad (2012- 2019)

De concessie Haaglanden-Stad waarin het OV wordt verzorgd door de HTM is een van de stadsconcessies in Nederland naast Rotterdam (RET) en Amsterdam (GVB) die niet wordt aanbesteed maar onderhands wordt verleend. Bij het onderhands verlenen van concessies krijgt de vervoerder in de concessie als eerste de mogelijkheid om een aanbod te doen aan de opdrachtgever zonder dat er een aanbesteding plaatsvindt. Indien de vervoerder voldoet aan de eisen vanuit de opdrachtgever wordt de concessie gegund aan de vervoerder (MRDH, 2017). In het geval van Den Haag is de concessie onderhands gegund aan de HTM voor de periode van 2019 – 2034.

De concessie Haaglanden-Stad omvat het grondgebied van de gemeente Den Haag en de gemeenten Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Van deze gemeenten is Den Haag veruit de grootste en ook een van de vier grote steden in Nederland: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. De concessie Haaglanden-Stad ligt dan ook in een stedelijk gebied met een hoge bevolkingsdichtheid. Verder is Den Haag volgens deelnemer 10 écht een

ambtenarenstad (met ministeries, Binnenhof etc.) en een stad met veel woon-werkverkeer. In het westen grenst Den Haag aan de Noordzee waardoor er geen ringweg rondom de stad ligt.

Het OV-netwerk in de concessie Haaglanden-Stad bestaat uit een netwerk van Randstadrail (lightrailverbinding met o.a. Zoetermeer), trams en stadsbussen. Het netwerk is, door een hoge bevolkingsdichtheid en een hoge vervoervraag, dicht te noemen met hoogfrequente verbindingen. Naast een aanbod van OV heeft de HTM ook een deelfietsproduct geïntroduceerd (HTM fiets) wat wordt aangeboden in Den Haag bij de belangrijke OV-haltes aldus deelnemer 10.

Publieke waarden

In de concessie Haaglanden-Stad komen met name servicegeoriënteerde publieke waarden naar voren maar daarnaast ook duurzaamheids en maatschappelijke publieke waarden. Qua service wordt met name de nadruk gelegd op het verzorgen van de hele keten van deur tot deur. Met name in het PvE van toepassing op onder andere deze concessie wordt nadruk gelegd op ketenmobiliteit. De MRDH stelt in het PvE: *'De MRDH hecht veel belang aan een eenduidig en samenhangend mobiliteitssysteem binnen de metropoolregio. Dit moet ervoor zorgen dat de reizigers de totale reisketen als één geheel ervaren ongeacht waar zij binnen de metropoolregio reizen.'* (MRDH, 2017). Oftewel, de MRDH stelt dat zij het van groot belang vinden om de verschillende mobiliteitsdiensten in het gebied goed op elkaar af te stemmen om een reisketen te vormen want *'de reis die mensen maken kan gezien worden als een keten die meerdere schakels omvat'*. Het faciliteren van de ketenreis betekent voor deelnemer 10 dat *'je een reisadvies krijgt van deur tot deur en dat je het als een product kan verkopen'*. Met andere woorden, het betekent dat men in Den Haag een reis wil faciliteren die door de reiziger wordt ervaren als één keten van deur tot deur.

Ten tweede, wordt in het PvE genoemd dat het vervoer gericht moet zijn op de vraag van de reiziger. Hierin ziet men als een uitdaging *'dat het OV blijft aansluiten op de sterk veranderende vraag vanuit de maatschappij'* (MRDH, 2017). Dit wordt genoemd in het PvE als een van de vier belangrijkste doelstellingen voor deze concessie namelijk dat: *'Het openbaar busvervoer vraaggericht en doelmatig is'* (MRDH, 2017). De concessie dient in te spelen op maatschappelijke en technologische (zoals nieuwe mobiliteitsdiensten) trends die wellicht de vervoersvraag vanuit de reiziger kunnen veranderen (MRDH, 2017)

Deelnemer 9 noemt dat de MRDH in haar beleid *'bereikbaarheid ziet als een manier om de regio goed te laten functioneren'*. Deelnemer 9 noemde het versterken van agglomeratiekracht als een doel die de MRDH met haar mobiliteitsnetwerk wil bereiken in de regio. Het versterken van de agglomeratiekracht betreft het verbinden van de belangrijke (economische) activiteiten in de regio om zo de regio (economisch) te versterken. Deelnemer 9 geeft aan dat op deze manier de verschillende activiteiten in de regio dichter bij elkaar worden gebracht. Deelnemer 9 omschrijft dit als het *'faciliteren van nabijheid dus dat je in een stedelijk gebied [bijvoorbeeld] zoveel mogelijk nabijheid creëert door hoogfrequente en snelle OV-verbindingen'*. Ook in het PvE komt het idee van agglomeratiekracht terug. In het PvE wordt gesteld dat: *'-net [HOV] verbindt, samen met een aantal treinverbindingen en het collectief vervoer over water economische kerngebieden met elkaar en met (internationale) knooppunten'*. Deelnemer 9 noemt als voorbeeld van zulke knooppunten of kerngebieden het biomedisch cluster in Leiden, Erasmus MC in Rotterdam en de TU Delft.

Qua duurzaamheid ligt de focus vooral op het faciliteren van duurzame reizen. Deelnemer 10 stelt dat men graag wil dat het faciliteren van een ketenreis met bijvoorbeeld deelmobiliteit *'uiteindelijk leidt tot minder eigen autogebruik, minder eigen autobezit en dat dat ten goede komt van het openbaar vervoer'*. Ook deelnemer 9 noemt dat het idee is om *'niet alleen maar op de auto te richten'* maar juist ook op alternatieven voor de auto (zoals het OV). In het PvE wordt gesteld dat hierbij de *'maatschappelijke wens speelt om tot een duurzamer mobiliteitssysteem te komen een rol speelt.'* Bijkomend punt is dat men hiermee volgens het PvE ook een maatschappelijke functie van het OV vormgeeft namelijk dat het OV *'voorziet in de mobiliteitsbehoefte van groepen reizigers die over weinig of geen alternatieven beschikken'* (MRDH, 2017). Naast het autogebruik terugdringen noemt het PvE ook dat men de doelstelling heeft om het OV duurzamer te verzorgen door middel van zero-emissie voertuigen. Zoals verwoord in het PvE: *'De vervoerder wordt uitgedaagd om het openbaar busvervoer (...) zo duurzaam mogelijk uit te voeren'* (MRDH, 2017).

Sturingsmechanismen

In de interviews kwamen sturingsmechanismen terug gerelateerd aan een enabling, promotor en partner rol. Deelnemer 10 gaf aan dat de gemeente in Den Haag sinds 2019 gestart is met pilots voor deelmobiliteit en dat dit in mei 2020 heeft geleid tot een vergunningenbeleid om deelmobiliteit mogelijk te maken. Dit faciliteren door middel van vergunningen is eigenlijk het Enablen van aanbieders, een Enabler rol.

Ook de HTM heeft op basis van het nieuwe vergunningenbeleid van de gemeente ervoor gekozen om een deelfietsproduct (HTM fiets) neer te zetten. Echter, voorderest heeft men dit volgens deelnemer 10 wel geïntroduceerd met *'weinig ondersteuning vanuit de overheden'*. De HTM heeft hierin dus wel zelf het initiatief genomen om HTM fiets te gaan aanbieden (governing by doing). Het feit dat er nog relatief weinig ondersteuning vanuit overheden komt omdat iedereen het wel wil maar dat het nog van de grond moet komen om er echt wat mee te doen volgens deelnemer 10. Deelnemer 10 geeft aan dat men eigenlijk graag ziet dat de overheden een actievere rol pakken om deelmobiliteit beter van de grond te krijgen: *'er zal vooral ook subsidie voor moeten komen'*. En deelnemer 10 bedoelt daarmee niet alleen *'subsidies aan de voorkant om het systeem te bedenken'*. Met andere woorden, het is volgens deelnemer 10 wellicht nodig dat de overheid een actievere rol inneemt om deelmobiliteit van de grond te krijgen juist in die gebieden waar het toevoegt aan de bereikbaarheid. Het gaat hierbij om gebieden waar deelmobiliteit wellicht een efficiëntere oplossing is dan het traditionele OV van bus, tram en trein of op de plekken waar geen rechtstreekse verbinding met het traditionele OV is. Dit terwijl op zulke plekken, volgens deelnemer 10, enkele deelfietsaanbieders al zijn gestopt omdat het financieel niet haalbaar bleek zonder een subsidie. Deelnemer 10 gaf dan ook aan dat het bij HTM fiets zeker ook een uitdaging is om een product neer te zetten wat financieel ook interessant is.

Qua subsidies is deelnemer 9 kritisch aangezien deelmobiliteit iets is *'wat gewoon in de markt zit'* in tegenstelling tot het OV wat wordt geregeld door middel van concessies (met daaraan verbonden een exploitatiebijdrage). Deelnemer 9 hint op een discussie over onterechte staatsteun namelijk dat je op die manier andere *'vergelijkbare diensten'* de markt uit drukt. Met andere woorden, als één partij subsidie krijgt dan heeft die een onevenredig voordeel ten opzichte van de ander. Met het geven van een exploitatiebijdrage voor het traditionele OV is het daarmee volgens deelnemer 9 *'niet gezegd dat we allerlei andere vervoeropties automatisch ook op vergelijkbare manier geld toestoppen (...) want er zijn aanbieders die dan zeggen van nou dan wil ik ook wel subsidies hebben.'* Eigenlijk geeft

deelnemer 9 hier aan dat men heel terughoudend is met het geven van subsidies en alleen subsidies wil geven met een goede redenering.

Al met al ziet deelnemer 9 deelmobiliteit momenteel niet als een markt die subsidies of een exploitatiebijdrage moet krijgen. Bijvoorbeeld deelfietsproducten zijn wellicht lastig rendabel te krijgen maar deelnemer 9 geeft aan: *'het is niet zomaar gezegd dat wij dat [tekorten] gaan afdekken met extra subsidie, dat is wel lastig want dan zien we andere deelfietsaanbieders ook komen'*. Deelnemer 9 geeft aan dat OV-fiets bijvoorbeeld ook goed werkt en aansluit op de behoefte van de reiziger zonder subsidie: *'Er gaat geen subsidie in maar daardoor is de exploitant ook genoodzaakt om een product neer te zetten waarvan de klant zegt van hé dat sluit uitstekend aan op wat ik nodig heb en ik ben bereid om daarvoor te betalen.'* Echter, deelnemer 9 gaf aan dat dit de huidige inzichten zijn en dat men er bij de MRDH nog niet over uit is welke rol zij zouden moeten pakken in de ontwikkeling van deelmobiliteit. Echter, uit het interview bleek dat men momenteel meer een *'Partner'* rol inneemt. In de praktijk betekent dit dat men de markt zichzelf laat ontwikkelen zonder hier gelijk een actieve sturende rol in te spelen.

Naast subsidies hint deelnemer 10 ook op een actievere Promoter-achtige rol van de overheid om deelmobiliteit te krijgen op de plekken waar dit het meest van meerwaarde is voor de bereikbaarheid. Deelnemer 10 noemt dat de overheid normen zou kunnen stellen aan waar men deelfietsen wil hebben zodat deelmobiliteit daar komt waar dat het meest toevoegt aan de bereikbaarheid. In de woorden van deelnemer 10: *'Er zou wel een mogelijkheid kunnen zijn in Den Haag dat je gewoon zegt met normen van wij willen gewoon naast het OV een deelmobiliteitssysteem vanaf bepaalde punten of naar minder OV-toegankelijke gebieden.'* Volgens deelnemer 10 kan een actievere, promotor rol vanuit de overheden ervoor zorgen dat deelfietsen juist ook op plekken kan komen waar deelfietsaanbieders niet uit zichzelf deelmobiliteit gaan aanbieden. Deelnemer 9 geeft aan dat inderdaad uit hun analyse blijkt dat deelmobiliteit met name een toevoeging kan zijn op perifere plekken. Maar ook hier geeft deelnemer 9 aan dat het nog een zoektocht is voor overheden wat nu handig is qua deelmobiliteit omdat *'dat [nog] de zoektocht is die je uiteindelijk moet helpen in het beslissen van gaan we dit verder uitbouwen of heeft het toch niet een toegevoegde waarde'*.

Deelmobiliteit en OV

Bij introductie van HTM fiets verwachtte men dat deelmobiliteit vooral een aanvulling op de first and last mile zou zijn. In de woorden van deelnemer 10: *'We zagen het veel meer van ze gaan naar de halte en dat laatste stukje doen ze dan met deelscooter, dan zit je echt in die ketenreis.'* Echter in de praktijk pakt dit volgens deelnemer 10 anders uit want *'je ziet dat deelmobiliteit vaak ook het OV vervangt maar dan op stukken dat bijvoorbeeld mensen heen gaan met het OV, terug met deelmobiliteit. Dus op die manier is het wel aanvullend maar niet in één reis.'* Met andere woorden, mensen pakken bijvoorbeeld op de heenreis het OV en dan terug het OV of andersom. Deelnemer 10 noemde als voorbeeld dat mensen met de tram naar de stad gaan en 's avonds na het uitgaan de deelscooter of fiets pakken. Op deze manier is deelmobiliteit deels een vervanging voor het OV omdat mensen bijvoorbeeld de heenreis afleggen met het OV maar op de terugreis de deelfiets pakken.

Verder zie je volgens deelnemer 10 ook dat mensen *'op het moment dat de reistijd met het OV te lang is (...) een fiets pakken [maar] je weet niet of die mensen voorheen wel die lange reis met het OV maakten of de auto pakten'*. Wat duidelijk wordt uit deze quote is dat men vermoedt dat deelmobiliteit als vervanging wordt gebruikt maar dat het lastig is om vast te

stellen of dat een vervanging is van OV of autogebruik. Deelnemer 10 vat de ervaringen met HTM fiets als volgt samen: *'De inzichten die we tot nu toe hebben gekregen is dat deelmobiliteit meer een vervanging is in plaats van als aanvulling'*.

In het interview met deelnemer 9 werd duidelijk dat deelfietsen een aanvulling kunnen zijn op het OV. Zo noemt deelnemer 9 als voorbeeld de OV-fiets die *'voorziet in een enorme functie omdat mensen zien dat je zo met het OV veel meer bestemmingen kan bereiken en daarmee wordt het OV een veel vanzelfsprekender keuze omdat je eigenlijk ervan uit gaat dat er op elk station wel iets is van OV-fiets'*. Anders gezegd, de deelfiets kan wel degelijk dienen als aanvulling op het OV volgens deelnemer 9. Verder gaf deelnemer 9 aan: *'Wij hebben in onze analyse gezien dat die deelfietsen in het natransport met name aan de perifere kant van ons netwerk een belangrijke toegevoegde bereikbaarheid oplevert'*. Deelnemer 9 ziet deelfietsen en dan met name het 'succesverhaal' van de OV-fiets wel meer als eventueel een aanvulling voor het natransport.

Echter, het is volgens deelnemer 9 in het geval van HTM fiets wel *'ontzettend lastig om toegenomen [OV-]gebruik te constateren als gevolg van die fiets. Probeer maar inzichtelijk te krijgen wat heeft nu dat fietsgebruik aangetrokken of is het ook vooral een bestaande groep reizigers'*. Op dit moment is het voor de HTM dan ook lastig om vast te stellen wat de meerwaarde van het deelfietsproduct voor het OV-netwerk is geven zowel deelnemer 9 als 10 aan. Volgens deelnemer 9 is het nu voor de vervoerder vooral de vraag *'heeft het een strategisch belang voor mijn kernactiviteit [verzorgen van het OV] in de zin van klantenbinding, extra omzet genereren of wat dan ook.'* Het is in die zin de vraag of het op dit moment echt die toevoeging is zoals het is bedacht en wat het de vervoerder oplevert. Op dit moment zijn vervoerders daar volgens deelnemer 9 nog niet *'enthousiast'* over. Belangrijke nuancering is wel dat deelnemer 9 deelmobiliteit als toevoeging op het OV niet wil uitsluiten en geeft aan: *'Je ziet dat ik het voorzichtig probeer uit te drukken want het kan best zijn dat er op een gegeven moment wél een doorbraak komt dat het wel lukt'*. Kortom momenteel is de toegevoegde waarde van deelmobiliteit voor het OV-netwerk lastig vast te stellen m  r is het niet uitgesloten dat in de toekomst wel blijkt dat het een toegevoegde waarde kan hebben voor het OV-netwerk.

Qua rol die de vervoerder heeft geeft de deelnemer 10 aan dat de *'HTM als strategie echt heeft voor wat betreft deelmobiliteit, dat zij de regie hebben over deze vormen van vervoer dus we hoeven het niet allemaal zelf te doen als we maar wel die regie hebben'*. Oftewel, de HTM ziet zichzelf als de ketenregisseur. Echter, later geeft deelnemer 10 wel aan dat zij *'nog een beetje aan het zoeken zijn hoe we die regie kunnen pakken'*. Bijvoorbeeld samenwerken op het gebied van reisadviezen of wellicht ook qua logistieke processen achter deze diensten want: *'Iedereen rijdt op dit moment dezelfde routes om alles te vervangen en hoe kan je dat efficiënter inrichten'*.

Vanuit de opdrachtgever MRDH wordt ook in het PvE duidelijk dat de vervoerder wordt gezien als de regisseur van de keten. De MRDH stelt dat: *'De vervoerder oog dient te hebben voor de gehele reisketen en zich niet alleen richt op 'zijn' busproduct.'* (MRDH, 2017). Hiermee wordt ook van de vervoerder verwacht dat zij een rol spelen in het verbeteren van het voor- en natransport vanaf en naar de haltes en maatwerk te bieden om de basis mobiliteitsbehoefte in te vullen. Het PvE stelt ook dat de vervoerder zich moet inzetten om de aansluitingen en afstemming op andere vervoerssystemen te optimaliseren door daarin ook samen te werken met andere aanbieders (MRDH, 2017).

Conclusie

Terugkijkend naar de concessie Haaglanden-Stad ligt in deze concessie de focus qua publieke waarden met name op het verhogen van het serviceniveau waarbij in het PvE en door deelnemer 10 met de focus met name wordt gelegd op het faciliteren van de ketenreis. Daarnaast is een doel dat terugkomt bij deelnemer 9 het verhogen van de agglomeratiekracht door belangrijke activiteiten goed met elkaar te verbinden. Het uiteindelijke doel van het OV-netwerk in de concessie is om een goed en duurzamer alternatief voor de auto te bieden.

Qua sturingsmechanismen blijkt met name dat er vanuit de opdrachtgever momenteel nog een wat afwachtende houding is qua deelmobiliteit. Subsidies worden dan ook niet gegeven vooral vanwege een discussie over staatssteun en om te voorkomen dat anders iedereen subsidie wil hebben. Feit is dat de MRDH er, net als meer opdrachtgevers, nog niet over uit is welke rol zij het beste kunnen innemen in de ontwikkeling van deelmobiliteit. Vanuit deelnemer 10 klinkt al wel het geluid dat men graag ziet dat de opdrachtgever een actievere rol neemt door subsidies te verstrekken aangezien deelmobiliteit nog lastig van de grond komt. Verder, is het, volgens deelnemer 10, van belang dat de opdrachtgever ook actiever kan sturen door bijvoorbeeld normen te stellen aan het aanbod van deelmobiliteit. Volgens deelnemer 10 is dat van belang om deelmobiliteit juist te krijgen op die plekken waar deelmobiliteit het meest toevoegt aan de bereikbaarheid en/of ketenreis van de reiziger. Met andere woorden, om deelmobiliteit beter invulling te laten geven aan de service publieke waarden qua bereikbaarheid kan een meer Promoter-achtige rol vanuit de opdrachtgever nodig zijn volgens deelnemer 10.

Ten slotte, over de rol van deelmobiliteit komt naar voren dat HTM fiets in beginsel vooral is bedacht als een aanvulling op het OV maar dat in de praktijk blijkt dat deelmobiliteit toch meer een (gedeeltelijke) vervanging vormt van het OV. Het blijkt met name lastig om de meerwaarde van deelmobiliteit voor het OV-netwerk vast te stellen wat maakt dat het voor de HTM de vraag is wat nu precies de meerwaarde van HTM fiets is voor het OV-netwerk. Qua rol voor de vervoerder wordt de vervoerder vanuit de MRDH gezien als de regisseur van de keten zoals met name bleek uit het PvE en ziet ook de geïnterviewde van de HTM deze rol voor hen als vervoerder. De vervoerder is dus degene die de verschillende mobiliteitsdiensten bij elkaar brengt in bijvoorbeeld één reisadvies maar hoeft zelf niet per sé zelf de aanbieder van verschillende diensten te zijn. Zie ook Tabel 4-13.

Tabel 4-13: De bevindingen vanuit de concessie Haaglanden-Stad.

Haaglanden-Stad	Vervoerder	Opdrachtgever
Publieke waarden	Service met name door ketenreis te faciliteren en zo een alternatief voor de auto te bieden.	
Sturingsmechanismen	Promoter door governing by doing	Partner door governing by laissez-faire
Gewenste sturing	Overheid meer een Promoter rol	Wellicht in de toekomst meer sturing
Rol deelmobiliteit	Bedacht als aanvullend, in de praktijk vervangend	Aanvullend
Rol vervoerder	Vervoerder als 'Ketenregisseur'	

4.3 Algemeen beeld vanuit alle concessies

Eerder zijn alle concessies individueel besproken. Om antwoord te geven op de verschillende deelvragen worden hieronder de bevindingen vanuit de verschillende concessies naast elkaar gelegd. Door de vijf concessies naast elkaar te leggen kan een vergelijking worden gemaakt en kan een algemeen beeld worden geschetst.

4.3.1 Mobiliteitsconcessie

De onderzochte concessies kennen allen een aanbod van deelmobiliteit in de vorm van deelfietsen. Andere vormen van deelmobiliteit zoals deelauto's zijn niet aanwezig als onderdeel van OV-concessies. De deelfietsdiensten die worden aangeboden in de concessies zijn gericht op het aanvullen van het OV door het voor- en natransport naar en vanaf de halte beter te verzorgen. Deelnemer 6 gaf aan dat deelmobiliteit in de concessie als doel heeft om meer reizigers in het OV te realiseren. Dit geeft aan dat de huidige concessies eerder ketenconcessies dan mobiliteitsconcessies zijn, omdat de focus ligt op het faciliteren van de ketenreis met het OV in de kern.

Van alle onderzochte concessies komt de concessie DMG het dichtste bij een mobiliteitsconcessie als er wordt gekeken naar het PvE en Bestek. De opdrachtgever heeft in deze concessies aan de vervoerder de opdracht meegegeven om een vorm van vervoer aan te bieden dat aansluit bij de vraag zónder vast te leggen dat dit altijd traditioneel OV moet zijn. Ook de vervoerder in deze concessie draagt deze bredere mobiliteitsvisie uit. In de praktijk blijkt dat dit in de concessie DMG anders ligt en is het aanbod van andere (deel)mobiliteitsvormen nog beperkt. Bovendien dient het aanbod van deelmobiliteit vooral als een aanvulling op het OV oftewel als onderdeel van de keten. Gekeken naar de praktijk komt de concessie Haaglanden-Stad dichterbij een mobiliteitsconcessie. In deze concessie heeft de vervoerder zelf een deelfietsstelsel geïntroduceerd: HTM fiets en is de HTM meer dan alleen de OV aanbieder. HTM fiets was in eerste instantie bedoeld als aanvulling op het OV maar wordt in de praktijk ook gebruikt als vervanging van OV-reizen. Zo wordt de fiets bijvoorbeeld gebruikt op plekken waar geen rechtstreeks verbinding met het OV beschikbaar is.

4.3.2 Publieke waarden

In alle concessies wordt de nadruk gelegd op de service georiënteerde publieke waarden. De focus lag hierbij vooral op het aanbieden van een kwalitatief goed OV-netwerk dat in de kern bestaat uit een HOV-netwerk. De vervoerders en opdrachtgevers richten zich met name op het aanbieden van een netwerk met snelle verbindingen tussen de belangrijkste haltes en kernen. Op deze lijnen zitten de meeste reizigers wat het interessante verbindingen maakt om in te investeren. Verder zien zowel de opdrachtgevers als vervoerders dit als een manier om de reizigers snel vervoer aan te bieden met een reistijd die concurrerend kan zijn met de auto.

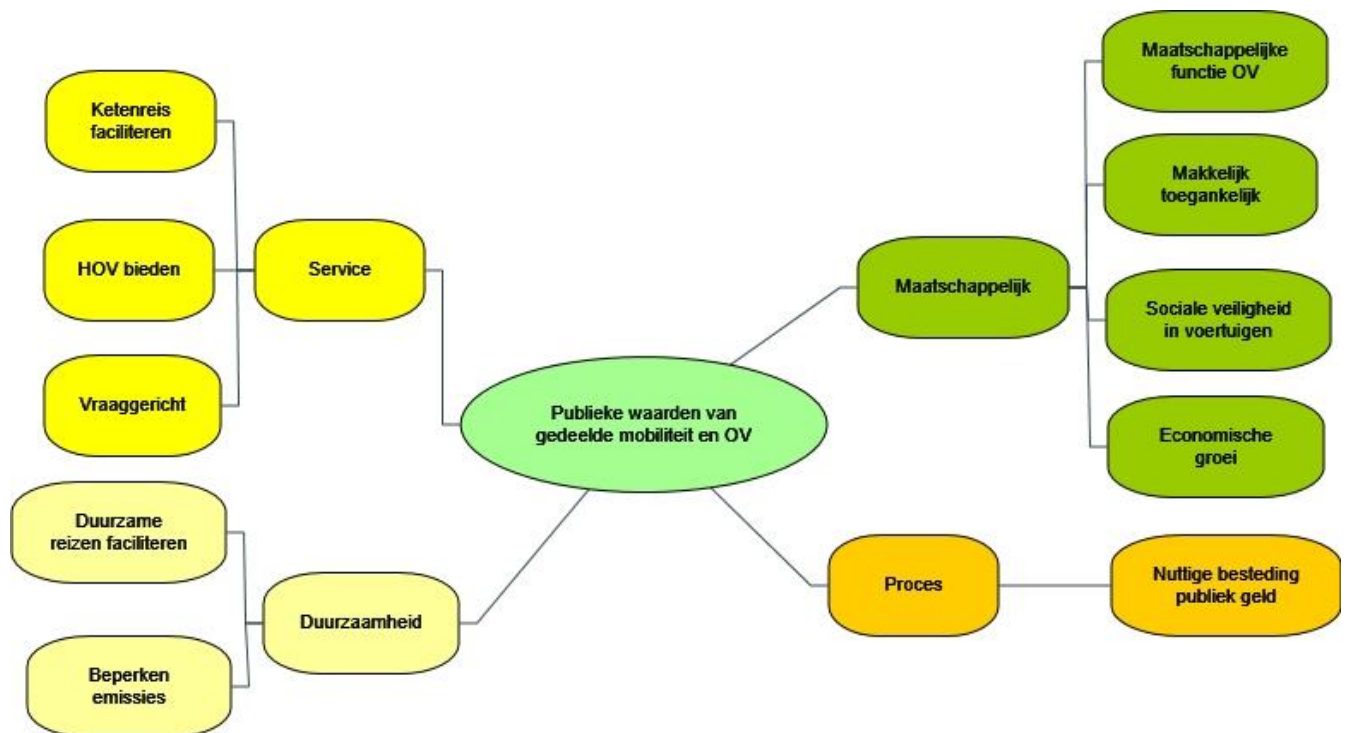
Een gevolg van de focus op het verbinden van de belangrijkste haltes in plaats van het ontsluiten van zoveel mogelijk haltes is dat de afstanden tot de dichtstbijzijnde bushalte voor sommige reizigers toeneemt. Dit wordt veroorzaakt doordat bussen steeds vaker alleen stoppen op de doorgaande weg langs wijken of kernen. Eigenlijk alle geïnterviewden gaven aan dat door het toenemen van de halteafstanden meer vraag ontstaat naar goed voor- en natransport vanaf en naar de haltes. Geïnterviewden geven aan dat bij het gebruik van voor- en natransport het van belang is dat de reis wel wordt aangeboden als één keten naar de reiziger toe.

Het bieden van een goed service niveau kan volgens geïnterviewden ook een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsambities (duurzaamheids publieke waarden). Een goed service niveau van het openbaar vervoer (HOV, goede ketenreis etc.) wordt gezien als een middel om het OV als goed alternatief voor de auto aan te bieden. Op deze manier kan het OV een duurzamer alternatief voor de auto bieden. Zowel voor vervoerders als voor opdrachtgevers is dit interessant. Voor vervoerders vooral vanuit hun commerciële belang en voor opdrachtgevers om een duurzaam alternatief voor de auto aan hun inwoners te bieden.

Naast de publieke waarden waar de meeste nadruk op werd gelegd door de geïnterviewden werden ook enkele andere publieke waarden genoemd. Het gaat hier om de publieke waarde gericht op maatschappelijke doelen en (democratische) proces. In het geval van het proces werd een nuttige besteding van publiek geld genoemd. Met andere woorden, de inwoners mogen verwachten dat de overheid het belastinggeld nuttig en doelmatig besteedt. Dit wordt met name genoemd in het verband met de service publieke waarde om vraaggericht te werken om zo aan te sluiten op de vervoersvraag van de reiziger. Verschillende geïnterviewden gaven aan dat het geen zin heeft om geld te steken in het vervoeren van 'warme lucht' als er kennelijk geen vraag is naar een vaste buslijn.

Als het gaat om maatschappelijke doelen gaat het om verschillende zaken zoals de sociale veiligheid in het OV. Verder werd ook de toegankelijkheid genoemd waarbij het gaat om de fysieke toegankelijkheid van voertuigen (bijvoorbeeld rolstoeltoegankelijkheid) maar ook om de betaalbaarheid. Ook kwam naar voren dat het OV een maatschappelijke functie heeft wat wil zeggen dat het OV ook een functie heeft om mensen mobiliteit te bieden en maatschappelijke participatie mogelijk te maken. Bovendien kan een goede bereikbaarheid een positieve bijdrage leveren aan het vesting klimaat en de leefbaarheid voor de inwoners. Verder, heeft het OV ook een 'economische' functie wat betekent dat het OV economische groei kan faciliteren. Tenslotte kan het OV ook bijdragen aan het verbinden van de belangrijkste (economische) activiteiten (agglomeratiekracht).

Figuur 4-4 (z.o.z.) toont alle publieke waarden van gedeelde mobiliteit en OV die werden genoemd in de interviews en/of naar voren kwamen uit de beleidsdocumenten. Hierbij is het van belang om te vermelden dat dit geen onuitputtelijk overzicht is vanwege de beperkte scope van dit onderzoek.



Figuur 4-4: Overzicht van alle publieke waarden genoemd door alle geïnterviewden. Figuur eigen productie met behulp van NVIVO 12 Pro.

4.3.3 Rol van uitvoerders OV

Verschillende manieren van sturing kwamen naar voren om de publieke waarden van gedeelde mobiliteit en OV in te vullen. Op het gebied van ketenmobiliteit is een duidelijke sturing te zien vanuit de overheden. Er is bij de meeste opdrachtgevers sprake van een actieve, Promoter-achtige rol. Een van de meest voorkomende sturingsmechanismen om de vervoerder invulling te laten geven aan ketenmobiliteit is het sturen door middel van de beoordelingscriteria in de concessie.

In **Tabel 4-14** (z.o.z.) is de puntenverdeling voor ketenmobiliteit in de verschillende concessies opgenomen. Uit dit overzicht blijkt dat met name de concessie DMG opvalt omdat daar een groot deel van punten (10 van de 100) kon worden verdiend met ketenmobiliteit gevolgd door AML en de Provincie Utrecht met respectievelijk 5,5 en 2 van de 100 punten. Het toekennen van punten duidt erop dat de opdrachtgevers ketenmobiliteit belangrijk vinden aangezien men besloot deze prikkel in te bouwen richting vervoerders. Voor de concessies Limburg en Haaglanden is dit onbekend, vanwege het ontbreken van het Bestek van deze concessies.

Tabel 4-14: Overzicht van de punten die in de aanbesteding konden worden verdiend met ketenmobiliteit in de onderzochte concessies.

Concessie	Toebedeelde punten voor ketenmobiliteit
DMG	10 van de 100
AML	2,5 van de 100 voor ketenmobiliteit 3 van de 100 voor andere invulling van basismobiliteit
Provincie Utrecht	2 v/d 100
Den Haag & Limburg	n.b.

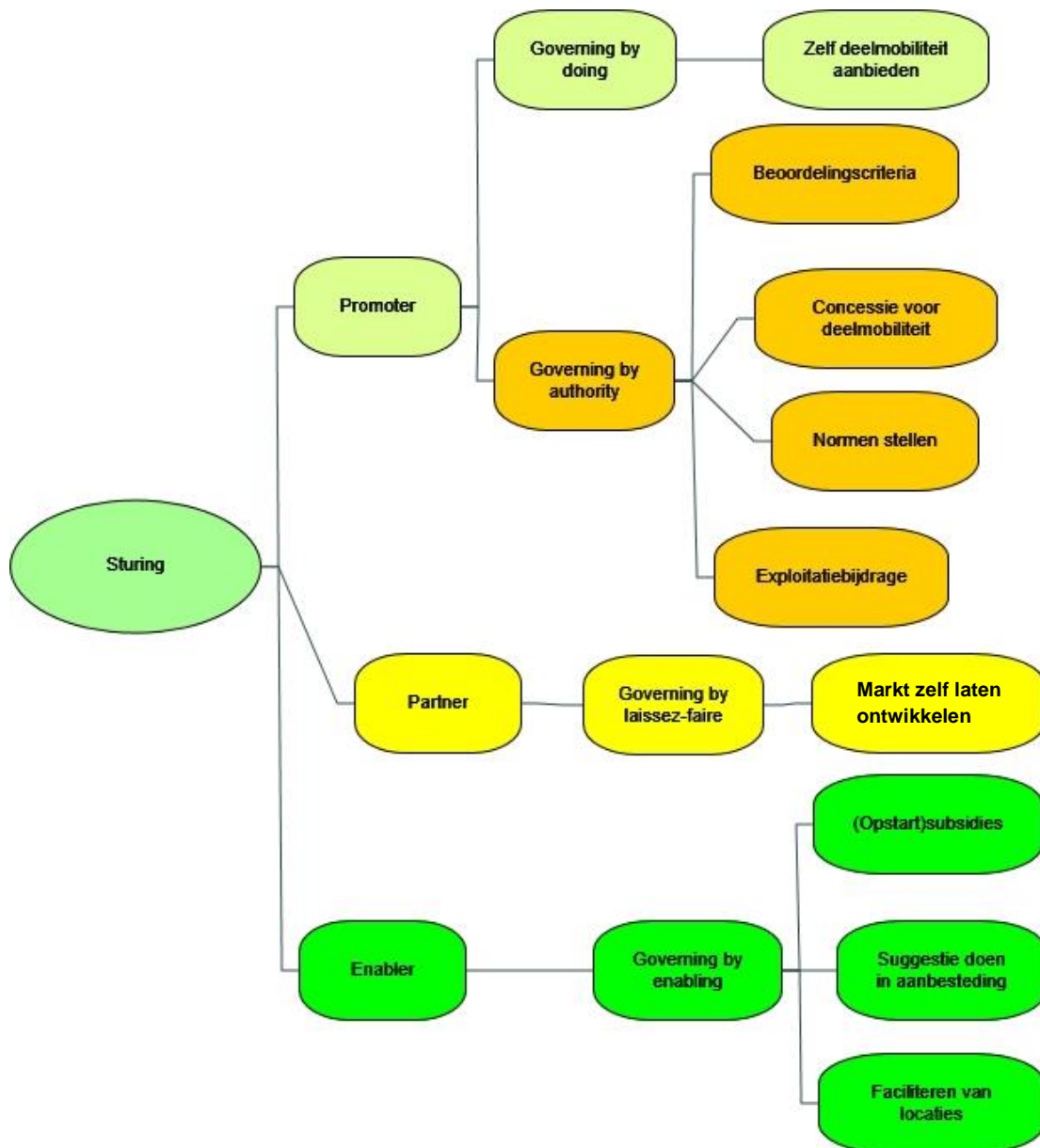
Echter, als het gaat om specifiek deelmobiliteit, wat ook vaak wordt gezien als onderdeel van ketenmobiliteit, is de rol van de overheden in de concessies minder actief. Alleen in de concessie DMG werd in het PvE een suggestie gedaan voor deelmobiliteit als vorm van ketenmobiliteit. De terughoudendheid in het actiever sturen van deelmobiliteit wordt vooral veroorzaakt doordat er nog niet een echt beleid is op het gebied van deelmobiliteit. De ontwikkeling van deelmobiliteit gaat redelijk snel en het is daarom voor veel opdrachtgevers nog niet helemaal duidelijk hoe deelmobiliteit zich gaat ontwikkelen en welke rol opdrachtgevers het beste kunnen innemen. Als er al wat wordt gestuurd vanuit de opdrachtgever blijft dat vaak beperkt tot het 'Enablen' (mogelijk maken) van de ontwikkeling.

Tegelijkertijd, zijn het vanwege de beperkte regulering vanuit de overheid vooral de vervoerders die deelfietsproducten regelen in de concessies. Twee vervoerders hebben ook hun eigen product opgezet (HTM, HTM fiets en Keolis, Keobikes). Anderen regelen dit in samenwerking met deelfietsaanbieders. Momenteel nemen vervoerders daarmee wat dat betreft de actieve Promoter rol in door middels governing by doing. In de meeste concessies zijn namelijk niet echt specifieke eisen gesteld aan het aanbod van deelmobiliteit, het was hoogstens een suggestie. Toch werd duidelijk dat deelfietsen vaak worden aangeboden door vervoerders om punten te scoren in de aanbesteding door deelfietsen te presenteren als ketenmobiliteitsoplossing. Vervoerders zetten deelfietsen wel neer, maar dat wil niet zeggen dat vervoerders deelfietsen altijd neerzetten omdat zij er zelf écht in geloven. Regelmatig doen vervoerders dit ook vanuit het commerciële belang om punten te scoren in de aanbesteding.

Toch klinkt met name vanuit vervoerders de roep richting opdrachtgevers om een actievere rol in te nemen op het gebied van deelmobiliteit. Meerdere geïnterviewden gaven aan dat, wanneer opdrachtgevers niet de regie pakken, deelmobiliteit niet altijd wordt aangeboden op plekken waar het een echte toegevoegde waarde heeft voor reizigers. Aanbieders van deelmobiliteit gaan zonder regulering vermoedelijk alleen op de meest winstgevende plekken deelmobiliteit aanbieden. De meest winstgevende plekken zijn echter niet altijd de plekken waar deelmobiliteit het meeste kan toevoegen aan de bereikbaarheid. Met andere woorden, deze geïnterviewden stellen in die zin dat als opdrachtgevers een Promoter rol innemen dat er wellicht beter invulling kan worden gegeven aan met name de maatschappelijke publieke waarden van deelmobiliteit. Voorbeelden van actievere sturing die werden genoemd zijn het stellen van normen aan het aanbod van deelmobiliteit en een aparte concessie voor deelmobiliteit.

De opdrachtgevers zitten dan ook niet stil en door sommigen, zoals de provincie Zuid-Holland en provincie Limburg, wordt serieus overwogen om een actievere rol in te nemen. Soms blijft dit beperkt tot een Enabler rol, door bijvoorbeeld opstartsubsidies of vergunningenbeleid. Zo'n rol wordt door vooral geïnterviewden van vervoerders overigens niet als voldoende geacht om deelmobiliteit echt goed neer te kunnen zetten. Verder wordt bijvoorbeeld door de provincie Zuid-Holland ook een Promoter rol overwogen door wellicht een deel van de exploitatiebijdrage te reserveren voor deelmobiliteit.

Figuur 4-5 (z.o.z.) geeft een overzicht van alle manieren van sturing die naar voren kwamen in het onderzoek.



Figuur 4-5: Overzicht van de genoemde manieren van sturing in de concessies. Figuur eigen productie met behulp van Nvivo 12 Pro.

4.3.4 Deelmobiliteit en de rol van de vervoerder

Deelmobiliteit, in het geval van de concessies met deelfietsen, dient volgens de meeste geïnterviewden vooral als aanvulling op het OV-netwerk. Met name in gebieden waar de bevolkingsdichtheden lager zijn dient deelmobiliteit vooral als aanvulling om reizigers naar haltes te brengen die niet op loopafstand liggen. In stedelijk gebied ligt dit anders zo blijkt bijvoorbeeld in Den Haag dat de aangeboden deelfietsen in de praktijk ook door reizigers worden gebruikt als een vervanging OV-reizen. Vanuit de vervoerder gedacht is vooral de aanvulling op het OV interessant als daardoor het aantal reizigers toeneemt. Zeker omdat, deelmobiliteit op zichzelf nu nog lastig rendabel te krijgen is. Echter blijkt het nog lastig te zijn om aan te tonen wat precies de meerwaarde van deelmobiliteit voor het OV-netwerk aan te tonen.

De meeste vervoerders zien zichzelf niet per sé als een aanbieder van deelmobiliteit maar meer als een 'ketenregisseur'. In de praktijk betekent dit dat de vervoerder de verschillende schakels bij elkaar brengt, zoals het OV en deelfietsen. Geïnterviewden van vervoerders geven bijna allemaal aan dat zij die rol als ketenregisseur graag op zich nemen. Men geeft aan liever de samenwerking te zoeken als ketenregisseur met andere aanbieders dan zelf alle mobiliteitsdiensten aan te bieden. Bovendien geven geïnterviewden ook aan dat vervoerders vooral sterk zijn in het regelen van het OV en niet in het regelen van deelmobiliteit. Het feit dat sommige vervoerders toch deelmobiliteit aanbieden komt volgens verschillende geïnterviewden vaak ook voort uit het willen binnenhalen van punten in de aanbesteding.

In **Figuur 4-6** (z.o.z.) zijn schematisch alle bevindingen vanuit de verschillende concessies naast elkaar gezet.

AML	<ul style="list-style-type: none"> • Publieke waarde: Service • Rol deelmobiliteit: Aanvulling op het OV • Sturing deelmobiliteit (opdrachtgever): Promoter (vervoerder), Partner (opdrachtgever) • Sturing in de toekomst: Werd niet duidelijk • Rol vervoerder: Ketenregisseur wel twijfels bij deelnemer 1
DMG	<ul style="list-style-type: none"> • Publieke waarde: Service • Rol deelmobiliteit: Aanvulling op het OV • Sturing deelmobiliteit: Promoter / Enabler • Sturing in toekomst: Enabler óf Promoter (volgens opdrachtgever), volgens vervoerder Promoter rol van opdrachtgever • Rol vervoerder: Ketenregisseur
Haaglanden-Stad	<ul style="list-style-type: none"> • Publieke waarde: Service • Rol deelmobiliteit: Deels vervanging maar bedoeld als aanvulling • Sturing deelmobiliteit: Partner (MRDH), Enabler (gemeente Den Haag), Promoter (vervoerder) • Sturing in toekomst: Nog geen beeld bij (opdrachtgever), volgens vervoerder Promoter rol bij opdrachtgever • Rol vervoerder: Ketenregisseur
Provincie Utrecht	<ul style="list-style-type: none"> • Publieke waarde: Service • Rol deelmobiliteit: Aanvulling op het OV • Sturing deelmobiliteit: Partner (overheid), Promoter (vervoerder) • Sturing in toekomst: Werd niet duidelijk • Rol vervoerder: Ketenregisseur, maar wel twijfels bij geïnterviewden
Provincie Limburg	<ul style="list-style-type: none"> • Publieke waarde: Service • Rol deelmobiliteit: Aanvulling op het OV • Sturing deelmobiliteit: Partner (opdrachtgever), Promoter (vervoerder) • Sturing in toekomst: Enabler (volgens opdrachtgever), volgens vervoerder Promoter rol van opdrachtgever • Rol vervoerder: Ketenregisseur

Figuur 4-6: De belangrijkste bevindingen uit alle concessies naast elkaar gezet.

5 Conclusie

In deze conclusie wordt met behulp van de voorgaande resultatensectie antwoord gegeven op de hoofdvraag: 'Hoe beïnvloedt de rol die stakeholders innemen in Nederlandse (mobiliteits)concessies het invullen van verschillende typen publieke waarden van gedeelde mobiliteit en OV'

Uit de resultaten blijkt dat er verschillen bestaan tussen de definitie van een mobiliteitsconcessie en hoe dit er in praktijk uitziet. Op basis van de theorie werd een mobiliteitsconcessie gedefinieerd als een OV-concessie waarin ook aanbod is opgenomen van deelmobiliteit. Echter, op basis van de definities die geïnterviewden gaven is deze definitie bijgesteld naar een concessie waarin verschillende vormen van mobiliteit naast elkaar worden aangeboden om de reis van A naar B te faciliteren. Geen enkele concessie voldoet aan deze definitie van mobiliteitsconcessies: een concessie waar verschillende modaliteiten naast elkaar worden aangeboden. In de onderzochte concessies gaat het eerder om OV-concessies waar een beperkt aanbod van ketenmobiliteit aanwezig is om de first-and-last mile in te vullen. Zoals eerder al geconcludeerd, het gaat hier eerder om ketenconcessies dan om mobiliteitsconcessies.

Verder, als er wordt gekeken naar de invulling van de publieke waarden bij het OV blijkt dat opdrachtgevers een sterke Promoter rol innemen door het concessiesysteem. De opdrachtgever kan in zo'n concessie de kaders vastleggen waarbinnen de vervoerder kan handelen. Als onderdeel van de OV-concessies vragen de meeste opdrachtgevers actief een aanbod van ketenmobiliteit uit als aanvulling op het OV. Dit werd duidelijk uit de beoordelingscriteria waar vervoerders punten kunnen verdienen met een aanbod van ketenmobiliteit. Echter, als het gaat om de échte invulling van deelmobiliteit dan is de rol van opdrachtgevers meestal beperkt en wordt in het PvE en Bestek in het midden gelaten hoe de invulling eruit zou moeten zien. De meest actieve rol is momenteel beperkt tot een enkele gemeente of opdrachtgever die bezig is met het faciliteren of het stimuleren van deelmobiliteit. Over het algemeen is er echter sprake van een afwachtende 'Partner'-rol. Echter, toch overwegen sommige opdrachtgevers wel om in de toekomst een actievere Enabler of Partner rol in te nemen. Alleen is dit op het moment van schrijven nog niet omgezet in beleid.

In de onderzochte concessies kwamen verschillende publieke waarden naar voren, ingedeeld in service, duurzaamheid, maatschappelijke en procesmatige publieke waarden. Tijdens de interviews en in de beleidsdocumenten werd met name de nadruk gelegd op service publieke waarden. Met service publieke waarden wordt dan met name gewezen op het bieden van HOV en het faciliteren van de ketenreis van de reiziger. Bij het bieden van HOV is het doel om in de kern goede HOV-verbindingen aan te bieden waardoor reizigers snel en comfortabel kunnen reizen naar de belangrijkste haltes. Een goed serviceniveau wordt van belang geacht om de reiziger een duurzaam alternatief voor de auto te bieden. Met andere woorden, een goed serviceniveau wordt gezien als een middel om meer automobilisten uit de auto te krijgen.

Als het gaat om de combinatie van deelmobiliteit en OV wordt daarvan vooral een meerwaarde gezien in het aanbieden van deelmobiliteit als onderdeel van de ketenreis. Het blijkt dat vooral deelfietsen worden ingezet als ketenmobiliteit ervoor zorgt dat reizigers,

ondanks de toegenomen halte-afstanden, nog steeds de bushalte kunnen bereiken. Deelfietsen nemen de rol in van een ketendienst en dragen er zo aan bij om het OV-netwerk op peil te houden en mensen toegang te geven tot snelle buslijnen, ondanks de toegenomen halteafstanden. Op deze manier kunnen deelfietsen ook weer bijdragen om concurrerend met de auto te blijven, omdat bushaltes beter bereikbaar zijn. Bij deelmobiliteit werd wel door met name geïnterviewden van vervoerder aangegeven dat om deelmobiliteit echt van toegevoegde waarde te laten zijn voor de reizigers dat er vanuit de opdrachtgever een actievere Promoter rol moet worden ingenomen. Anders kiezen deelfietsaanbieders volgens de geïnterviewden niet voor het aanbieden van deelmobiliteit daar waar het de meeste toegevoegde waarde heeft voor de reizigers.

Concluderend, als antwoord op de hoofdvraag kan worden gesteld dat er sterke aanwijzingen zijn dat de rol die stakeholders innemen van invloed is op het type publieke waarden die worden ingevuld. In de praktijk betekent dit dat met name service -en duurzaamheid georiënteerde publieke waarden die gaan over het verbeteren van het aanbod om meer reizigers te trekken ten koste van het autogebruik. Deze publieke waarden dienen namelijk ook het commerciële belang van vervoerders en deelmobiliteitsaanbieders en zij zullen deze ook bij een inactieve overheid invullen. Echter, als het gaat om publieke waarden gericht op het invullen van maatschappelijke doelstellingen dan ligt dit anders. Uit het onderzoek bleek dat in zo'n geval regie vanuit de opdrachtgever nodig is om deze maatschappelijk georiënteerde publieke waarden in te vullen. In dit geval bleek dat het niet verwacht kan worden van een private partij dat zij maatschappelijke publieke waarden uit zichzelf gaan invullen aangezien dit soort doelen niet direct het commerciële belang van de private mobiliteitsaanbieders dienen.

In geval van mobiliteitsconcessies betekent dit dat het succes van deze concessie afhankelijk is van de rol die de concessieverlener pakt. Vooralsnog is deze rol nog beperkt met als gevolg dat dit leidt tot een fragmentarisch aanbod met name ten gunste van het commerciële belang van de vervoerder en maar beperkt ten gunste van de reiziger. Om mobiliteitsconcessies écht van toegevoegde waarde te laten zijn voor de reiziger zou de opdrachtgever een Promoter rol kunnen innemen om te verzekeren dat ook publieke waarden, die niet direct het commerciële belang van private mobiliteitsaanbieders dienen óók worden ingevuld.

6 Discussie en suggesties

Als aanvulling op de getrokken conclusie en de besproken resultaten zal in dit hoofdstuk worden ingegaan op de validiteit van dit onderzoek, de betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten en worden ten slotte ook suggesties gedaan voor vervolgonderzoek. Dit hoofdstuk heeft als doel om het onderzoeksverloop te evalueren en de beperkingen van de resultaten weer te geven.

6.1 Validiteit van het onderzoek

De externe validiteit van dit onderzoek buiten de Nederlandse institutionele context is enigszins beperkt om de reden dat alleen OV-concessies binnen de Nederlandse context zijn geselecteerd. Bovendien is bij een casestudy, zoals eerder aangegeven, het hoofddoel ook niet om te generaliseren maar meer om van de onderzochte cases diepere inzichten te verkrijgen. Echter, aangezien de institutionele context in alle Nederlandse concessies in dezelfde institutionele context is geregeld namelijk de Wp2000 (Wet Personenvervoer 2000). Om deze reden is het wellicht enigszins mogelijk om te generaliseren naar andere concessies in Nederland op basis van deze casestudy. Bovendien speelt het vraagstuk om deelmobiliteit en OV te combineren eigenlijk in het hele Nederlandse OV waarmee deze casestudy ook voor andere concessies relevant is.

Ten tweede de interne validiteit oftewel hoe de gekozen methoden aansluiten op de doelstelling van dit onderzoek. De doelstelling is eerder als volgt geformuleerd:

‘Het doel van deze kwalitatieve multiple (meervoudige) case study is om inzichten te vergaren in de rol die bepaalde publieke waarden spelen in mobiliteitsconcessies en welke rol bepaalde sturingsmechanismen spelen in het borgen van de publieke waarden van gedeelde mobiliteit. Op deze manier wordt in kaart gebracht hoe de sturing in de mobiliteitsconcessie een rol speelt in het borgen van verschillende typen publieke waarden van gedeelde mobiliteit. Bovendien geeft dit onderzoek door een kwalitatieve insteek ook inzichten in de perspectieven van verschillende uitvoerders van het OV (vervoerders en OV-autoriteiten).

Het onderzoek tracht een bijdrage te leveren aan de discussie over de meerwaarde van mobiliteitsconcessies als sturingsmechanisme. Zo geeft dit onderzoek een richting of mobiliteitsconcessies wenselijk zijn of dat andere modellen/sturingsmechanismen wellicht beter werken om bepaalde publieke waarden van gedeelde mobiliteit te borgen.’

Het doel van dit onderzoek was om inzichten te verkrijgen in de rol van bepaalde publieke waarden en welke sturingsmechanismen spelen in het borgen van de publieke waarden van gedeelde mobiliteit. Over het algemeen droegen zowel de beleidsdocumentenanalyse als de semigestructureerde interviews bij aan het beantwoorden van de doelstelling. In het geval van de beleidsdocumenten (PvE en Bestek) was het zo nu en dan een uitdaging om de juiste stukken relevant voor het onderzoek te vinden tussen, niet zelden, een honderdtal pagina's. Het grootste gedeelte van deze beleidsdocumenten ging namelijk niet over het onderwerp van deelmobiliteit en OV.

In de interviews was dit eenvoudiger aangezien het met de interviewguides mogelijk was om de interviews enigszins te sturen richting de relevante onderwerpen voor het onderzoek. De

meeste interviews droegen dan ook bij aan het behalen van de doelstelling. Echter, een enkele keer bleek tijdens het interview dat toch niet altijd de personen met de meeste kennis over het onderwerp zijn gekozen. Er werd namelijk contact gezocht met via contacten van het OV-team (Goudappel) bij de te interviewen stakeholders. Hierbij werd daarna vaak door deze contacten doorverwezen naar een andere collega met meer kennis van zaken maar in een enkel geval bleek hieruit niet de persoon naar voren te komen met de meeste kennis over de combinatie van deelmobiliteit en OV. Dit bleek omdat soms geïnterviewden aangaf niet alle specialistische kennis van deelmobiliteit te hebben of dat de geïnterviewde over bepaalde vragen geen uitsluitsel kon geven maar moest gissen. Om deze reden was het bij sommige interviews lastig om datgene op te halen wat nodig en relevant was.

Een mogelijke oplossing in de toekomst kan zijn om in zo'n geval actiever gebruik te maken van snowballing. Dit betekent dat in een geval waarin de geïnterviewde minder kennis van zaken lijkt te hebben om dan aan het einde van het interview te vragen of de geïnterviewde een collega weet die nog meer kan vertellen over het onderwerp. Op deze manier kan de interne validiteit beter worden geborgd indien daaruit een tweede interview komt met iemand die over bepaalde vragen meer kan vertellen.

Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat de externe en interne validiteit voldoende waren of in ieder geval zoals van tevoren werd verwacht. Zoals verwacht is de generaliseerbaarheid naar cases buiten de Nederlandse institutionele context waarschijnlijk beperkt. Toch is binnen de Nederlandse context dit onderzoek naar verwachting wel degelijk relevant voor bijvoorbeeld andere opdrachtgevers of vervoerders in het Nederlandse OV. Bovendien is het met het uitgevoerde onderzoek mogelijk om de onderzoeksvraag te beantwoorden en is aan de doelstelling voldaan. De uitgevoerde studie heeft inderdaad inzichten gegeven in de publieke waarden, sturingsmechanismen en de verschillende perspectieven van stakeholders hierachter.

6.2 Evaluatie verzameling van data

De resultaten kennen enkele beperkingen mede veroorzaakt door beperkingen die naar voren kwamen tijdens het onderzoek zelf. Een eerste belangrijke factor die een beperking voor de resultaten kan vormen is het niet interviewen van betrokken deelmobiliteitsaanbieders terwijl dit wel het voornemen was. Tijdens het onderzoek bleek namelijk dat de meeste vervoerders voor deelmobiliteit samenwerken met deelfietsaanbieders. Op basis hiervan is ervoor gekozen om contact op te nemen met deze deelfietsaanbieders. Dit ging echter behoorlijk moeizaam vanwege het ontbreken van directe contacten bij de desbetreffende deelfietsaanbieders. Om deze reden is contact gezocht via de algemene klantenservice maar ondanks aandringen is er tot op heden (juli 2021) geen reactie ontvangen.

Het gevolg hiervan is dat het interessante perspectief van deelmobiliteitsaanbieders ontbreekt. Het ontbreken van dit perspectief heeft als gevolg dat het niet mogelijk is om uitspraken te doen over het perspectief van deelmobiliteitsaanbieders en moet worden uitgegaan van wat andere stakeholders hierover vertellen. Om deze reden is het met dit onderzoek alleen mogelijk om uitspraken te doen over het perspectief van de vervoerders en opdrachtgevers. In dit onderzoek wordt wel gesproken over deelmobiliteitsaanbieders maar dat is dan vanuit het perspectief van de geïnterviewden. Het kan dus zijn dat deelmobiliteitsaanbieders iets anders zouden vertellen maar dat is niet te controleren. Om écht uitspraken te kunnen doen over het perspectief van deelmobiliteitsaanbieders is het in een volgend onderzoek noodzakelijk om met deelmobiliteitsaanbieders te spreken.

Verder, zijn de interviews afgenomen via videobellen via Microsoft Teams in verband met de coronapandemie in 2020 – 2021. Naar verwachting zijn de interviews via videobellen goed verlopen en bleek dat veruit de meeste geïnterviewden al meer ervaring hadden met videobellen. In een enkel geval liet de techniek wel wat steken vallen. Zo haperde tijdens één interview de internetverbinding regelmatig wat de kwaliteit van de opname negatief beïnvloedde. Bij het transcriberen gaf dit enige strubbelingen maar wel met kleine gevolgen aangezien het slechts ging om minder relevante onderdelen en bovendien was meestal, met wat moeite, wel uit de opname op te maken wat de geïnterviewde bedoelde. Bij een ander interview lukte het de geïnterviewde niet om het beeld ook te regelen waardoor dit interview is afgenomen zónder beeldverbinding. Echter, het gevoel is niet dat dit de kwaliteit van het interview sterk heeft beïnvloed aangezien het achteraf wel een succesvol interview bleek te zijn qua resultaten.

Over het algemeen kan gesteld worden dat de gevolgen van de genoemde kleine strubbelingen geen grote impact hebben gehad op de betrouwbaarheid van de resultaten. Het ging namelijk slechts om een enkel geval en de gevolgen waren met iets meer moeite goed te omzeilen. De strubbelingen zijn naar verwachting te klein om van enige invloed op de betrouwbaarheid van de resultaten te zijn.

Ten slotte, tijdens het onderzoek was het de bedoeling om alle geïnterviewden de mogelijkheid te geven om het deel van de resultaten wat vanuit de interviews kwam te bekijken en feedback te geven. Echter, niet alle geïnterviewden hebben hier gehoor aan gegeven wat kan betekenen dat zij dit hebben gemist of dat de geïnterviewden geen opmerkingen hebben. Naar verwachting zijn de gevolgen hiervan klein aangezien in veruit de meeste gevallen wel een reactie van goedkeuring kwam en soms over het algemeen kleine feedbackpunten werden meegegeven. Het kan dan ook wel gesteld worden dat de geïnterviewden achter de weergave van de interviews staan.

6.3 Suggesties voor vervolgonderzoek

Deze studie roept ook vragen op over het onderwerp van deelmobiliteit en OV en hieruit vloeien ook een drietal suggesties voort voor vervolgonderzoeken. Allereerst, tijdens het onderzoek werd een eerste indicatie gegeven van het feit dat er een verschil bestaat tussen stad en platteland als het gaat om de rol van deelmobiliteit. In deze studie is hier nog beperkt aandacht aan besteed. Voor een vervolgonderzoek is het dan ook relevant om onderzoek te doen naar de verschillen tussen stad en platteland qua deelmobiliteit. Relevante vragen voor een vervolgonderzoek kunnen zijn: Is de vraag naar deelmobiliteit op het platteland anders dan in stedelijk gebied? Welke rol heeft deelmobiliteit in stedelijk en in landelijk gebied, bestaat er een verschil?

Een tweede suggestie is het includeren van de visie van reizigers. Deze thesis is tot op zekere hoogte vrij theoretisch over de concepten van mobiliteitsconcessies. Bovendien is alleen het perspectief van vervoerders en opdrachtgevers geïnccludeerd. Het perspectief van de reizigers ontbreekt hierin waardoor het includeren van het perspectief van reizigers in een volgend onderzoek van toegevoegde waarde kan zijn. Een dergelijk onderzoek heeft bovendien een grote maatschappelijke relevantie voor opdrachtgevers maar ook vervoerders in het vormgeven van hun aanbod. Mobiliteitsconcessies zijn bijvoorbeeld in sommige gebieden geïntroduceerd maar wat merken de reizigers hiervan en hoe kijken zij tegen de ontwikkelingen aan? Centrale vraag bij een dergelijk vervolgonderzoek zou kunnen zijn: *'In hoeverre ervaren reizigers een toegevoegde waarde van concessies waar naast het OV ook een aanbod is van andere mobiliteit?'*

Ten derde, tijdens het onderzoek werd door sommige stakeholders de suggestie gewekt dat bijvoorbeeld een aparte concessie voor deelmobiliteit het overwegen waard kan zijn. Hierbij werd wel aangegeven dat er nog onvoldoende kennis over andere modellen zoals aparte concessies is. Om deze reden kan het relevant zijn om verder onderzoek te doen naar andere modellen (zoals aparte concessies) om hier meer kennis over te vergaren. Met name een vergelijkend onderzoek waarin meerdere modellen naast elkaar worden gezet zou erg relevant kunnen zijn. Bijvoorbeeld een studie waarin het model van aparte concessies wordt vergeleken met het model van mobiliteitsconcessies. De eerste reacties van geïnterviewden op een eerste presentatie van de bevindingen laat zien dat daar met name onder opdrachtgevers van het OV behoefte naar is. Een voorbeeldvraag van zo'n studie kan dan bijvoorbeeld zijn: *'In hoeverre heeft een aparte concessie voor deelmobiliteit meer publieke waarden ten opzichte van mobiliteitsconcessies?'*



7 Aanbevelingen

Op basis van de onderzoeksresultaten en de getrokken conclusie komen enkele aanbevelingen naar voren met betrekking tot mobiliteitsconcessies. Deze aanbevelingen komen tot stand op basis van de resultaten en een eigen interpretatie van deze resultaten. Deze aanbevelingen zullen worden genoemd en vervolgens worden toegelicht.

Ontwikkel beleid op het gebied van deelmobiliteit. In het onderzoek kwam vaak naar voren dat de opdrachtgevers nog een afwachtende houding innemen. Deze afwachtende houding leidt ertoe dat de potentie van deelmobiliteit om reizigers meer bereikbaarheid te bieden niet volledig tot zijn recht komt. Uit het onderzoek bleek dat deze afwachtende houding vooral wordt veroorzaakt door een gebrek aan beleid bij de opdrachtgevers, niet vanuit een bewust beleidskeuze. Door duidelijk beleid te ontwikkelen wordt duidelijk welke doelen opdrachtgevers hebben met gedeelde mobiliteit en kan er een weloverwogen keuze worden gemaakt over de rol die opdrachtgever zou moeten innemen. Als je weet wat je wil, krijg je wat je wilt.

Heroverweeg de rol van vervoerders als deelmobiliteitsaanbieder. Vervoerders worden in de huidige concessies vaak aangewezen als degene die naast haar expertise voor het OV ook wel andere modaliteiten kan regelen. Echter, in de praktijk blijkt dat het voor vervoerders erg lastig is om een deelmobiliteitssysteem neer te zetten wat ook écht tot een succes kan leiden (enige uitzondering is de OV-fiets van NS). Vervoerders zijn in essentie aanbieders van OV, geen aanbieder van deelfietsen wat ertoe kan leiden dat vervoerders deelmobiliteit zien als een bij-activiteit waardoor deelmobiliteit minder aandacht krijgt dan nodig. Vervoerders geven dit zelf ook aan, dat zij met name goed zijn in de grotere stromen van het OV en minder goed zijn in individuele mobiliteitsvormen.

Onderzoek de mogelijkheden voor een deelmobiliteitsconcessie bijvoorbeeld door middel van een pilot. In het OV is er al enige tijd sprake van een concessiesysteem. Dit concessiesysteem in het OV blijkt een effectief middel voor opdrachtgevers te zijn om kaders te stellen voor vervoerders om invulling te geven aan publieke waarden. Het includeren van deelmobiliteit in OV-concessies werkt minder goed omdat het wettelijk gezien niet mogelijk is om een aanbieder een monopolie te geven op mobiliteit. Wellicht is het ook een mogelijkheid om deelmobiliteit te regelen in een aparte concessie en is dat een goede manier om als opdrachtgever meer regie te pakken en ervoor te zorgen dat deelmobiliteit beter invulling geeft aan publieke waarden. En wellicht zorgt een exclusief recht voor deelmobiliteit er ook voor dat het voor aanbieders makkelijker wordt om hun dienst rendabel te krijgen. Bovendien maakt een concessie het mogelijk om eventueel een exploitatiebijdrage aan een aanbod van deelmobiliteit te verbinden. De lessen getrokken vanuit de (goede) werking van concessies in het OV zijn op zijn minst een aanleiding om te onderzoeken wat de wettelijke mogelijkheden en om uit te proberen in pilots.

Focus op samenwerking tussen de verschillende aanbieders tot een keten. Voor de reiziger is het van belang dat de reis voelt als een keten. Het is niet handig als de reiziger voor elke schakel een apart ticket, aparte app, ander telefoonnummer etc. moet gebruiken.

Als het gaat om het regulier OV (bus, trein, tram, metro) is dit al op een hoogwaardige manier geregeld en stellen vervoerders data over de dienstregeling open source beschikbaar voor (online) applicaties. Je kunt bijvoorbeeld een reis met HTM ook plannen via de NS-app en andersom. Wellicht is het nodig dat net als in het OV ook in het geval van deelmobiliteit eisen worden gesteld aan het open source beschikbaar stellen van data. Met andere woorden, dat elke reisapplicatie (9292, Turnn, Google, NS etc.) deze diensten kan toevoegen in hun app en als een keten aan de reiziger kan aanbieden.

Wie heeft de ketenregie? Tijdens het onderzoek werd duidelijk dat op dit moment bijna vanuit automatisme de ketenregisseursrol neergelegd wordt bij de vervoerder. Heroverweeg echter nog eens wie de ketenregie zou moeten hebben, is dat wel handig om bij de vervoerder neer te leggen die dan weer een ander platform ontwikkelt of gebruikt of is het beter om iemand aan te wijzen die dit als specialiteit heeft. Met andere woorden, wellicht is het beter om een MaaS-aanbieder gespecialiseerd in het samenbrengen van verschillende mobiliteitsdiensten dat te laten regelen. Dit vraagt wel om actievere sturing vanuit de opdrachtgever bijv. als voorwaarde te stellen aan mobiliteitsaanbieder dat ze hun data leveren aan de MaaS aanbieder. In dit kader is het ontzettend interessant om de resultaten van de lopende MaaS-pilots zoals in Limburg en Groningen-Drenthe af te wachten.

Literatuurlijst

- Akyelken, N., Banister, D., & Givoni, M. (2018). The Sustainability of Shared Mobility in London: The Dilemma for Governance. *Sustainability*, 10(2), 420. <https://doi.org/10.3390/su10020420>
- Ambrosino, G., Nelson, J. D., Boero, M., & Pettinelli, I. (2016, 2016/11/01/). Enabling intermodal urban transport through complementary services: From Flexible Mobility Services to the Shared Use Mobility Agency: Workshop 4. Developing inter-modal transport systems. *Research in Transportation Economics*, 59, 179-184. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2016.07.015>
- Arendsen, J. (2019). *Shared mobility for the first and last mile: Exploring the willingness to share* [Master thesis, Delft University of Technology]. Delft. <http://resolver.tudelft.nl/uuid:9976ea22-07be-4674-b984-1a8f6563f0ee>
- Audouin, M., & Finger, M. (2019a, 2019/01/01/). Empower or Thwart? Insights from Vienna and Helsinki regarding the role of public authorities in the development of MaaS schemes. *Transportation Research Procedia*, 41, 6-16. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.09.003>
- Audouin, M., & Finger, M. (2019b). Introduction. In M. Finger & M. Audouin (Eds.), *The Governance of Smart Transportation Systems: Towards New Organizational Structures for the Development of Shared, Automated, Electric and Integrated Mobility* (pp. 1-10). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-96526-0_1
- Bannister, F., & Connolly, R. (2014, 2014/01/01/). ICT, public values and transformative government: A framework and programme for research. *Government Information Quarterly*, 31(1), 119-128. <https://doi.org/10.1016/j.giq.2013.06.002>
- Bertolini, L. (2009). *De planologie van mobiliteit* (Vol. Oratiereeks, 331). Vossiuspers UvA. <https://dare.uva.nl/search?identificer=f2b32415-52d1-4985-bd12-daf6969b1341>
- Bryman, A. (2016). *Social Research Methods* (3 ed.). Oxford University Press. <https://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=N2zQCgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=bryman+social+research+methods&ots=dpKxJYH9vk&sig=QFg5Tss8kEZzYqeeExAcB2w6Ndk#v=onepage&q=bryman%20social%20research%20methods&f=false>
- Bryson, J. M., Crosby, B. C., & Bloomberg, L. (2014, 2014/07/01). Public Value Governance: Moving Beyond Traditional Public Administration and the New Public Management. *Public Administration Review*, 74(4), 445-456. <https://doi.org/10.1111/puar.12238>

- Bulkeley, H., & Kern, K. (2006, 2006/11/01). Local Government and the Governing of Climate Change in Germany and the UK. *Urban Studies*, 43(12), 2237-2259. <https://doi.org/10.1080/00420980600936491>
- Cambridge University. (2021). Public Transport. In *Cambridge Advanced Learner's Dictionary & Thesaurus*. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/public-transport>
- Campbell, D., & Carayannis, E. (2012). Conceptual Definition of Two Key Terms: Governance and Higher Education. In (pp. 3-11). https://doi.org/10.1007/978-1-4614-4418-3_2
- Cledou, G., Estevez, E., & Soares Barbosa, L. (2018, 2018/01/01/). A taxonomy for planning and designing smart mobility services. *Government Information Quarterly*, 35(1), 61-76. <https://doi.org/10.1016/j.giq.2017.11.008>
- Coldefy, J., Crozet, Y., & Santos, G. (2019). *Shared Mobility & MaaS: The Regulatory Challenges of Urban Mobility*. <https://cerre.eu/publications/shared-mobility-and-maas-regulatory-challenges-urban-mobility/>
- Cresswell, J. W., & Poth, C. N. P. (2018). *Qualitative Inquiry & Research Design: Choosing Among Five Approaches* (4 ed.). SAGE Publications.
- CROW-KPv. (2020). *Effecten en uitdagingen van MaaS: Handelingsperspectieven voor concessieverleners*. <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/effecten-en-uitdagingen-van-maas,-handelingsperspe>
- Cunha Marques, R., & Berg, S. (2011). Public-Private Partnership Contracts: A Tale of Two Cities with different contractual arrangements. *Public Administration*, 89(4), 1585-1603. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9299.2011.01944.x>
- Curasi, C. F. (2001). A Critical Exploration of Face-to Face Interviewing vs. Computer-Mediated Interviewing. *International Journal of Market Research*, 43(4), 1-13. <https://doi.org/10.1177/147078530104300402>
- De Bruijn, H., & Dicke, W. (2006). Strategies for safeguarding public values in liberalized utility sectors. *Public Administration*, 84(3), 717-735. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9299.2006.00609.x>
- de Hollander, G., Vonk, M., Snellen, D., & Huitzing, H. (2017). *Mobiliteit en elektriciteit in het digitale tijdperk. Publieke waarden onder spanning*. U. PBL. <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2017-mobiliteit-en-elektriciteit-in-het-digitale-tijdperk-1874.pdf>

- Docherty, I., Marsden, G., & Anable, J. (2018, 2018/09/01/). The governance of smart mobility. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 115, 114-125. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.09.012>
- Gray, L. M., Wong-Wylie, G., Rempel, G. R., & Cook, K. (2020). Expanding Qualitative Research Interviewing Strategies: Zoom Video Communications. *The Qualitative Report*, 25(5), 1292-1301. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2020.4212>
- Grözinger, N., Irlenbusch, B., Laske, K., & Schröder, M. (2020). Innovation and Communication Media In Virtuel Teams - An Experimental Study. *Hannover Economic Papers (HEP)*. <https://ideas.repec.org/p/han/dpaper/dp-672.html>
- Hannon, E., Knupfer, S., Stern, S., Summers, B., & Nijssen, J. T. (2019). *An integrated perspective on the future of mobility, Part 3: Setting the direction toward seamless mobility* (Sustainability & Resource Productivity Practice, Issue. M. Company. <https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Business%20Functions/Sustainability/Our%20Insights/The%20road%20to%20seamless%20urban%20mobility/An-integrated-perspective-on-the-future-of-mobility-part-3-vF.pdf>
- Hensher, D. A. (2017, 2017/04/01/). Future bus transport contracts under a mobility as a service (MaaS) regime in the digital age: Are they likely to change? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 98, 86-96. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.02.006>
- Hirschhorn, F., Paulsson, A., Sørensen, C. H., & Veeneman, W. (2019, 2019/12/01/). Public transport regimes and mobility as a service: Governance approaches in Amsterdam, Birmingham, and Helsinki. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 130, 178-191. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.016>
- Idzenga, I., & Theloesen, B. (2016). *Basismobiliteit vraagt om flexibiliteit*. OVMagazine. Geraadpleegd 22-01 van <https://www.ovmagazine.nl/2016/09/basismobiliteit-vraagt-om-flexibiliteit-2100/>
- Jacobs, I. (2019). *Mobiliteitsconcessie biedt niet altijd meerwaarde over OV-concessie*. OVPro. Geraadpleegd 15-01 van <https://www.ovpro.nl/management/2019/05/14/mobiliteitsconcessie-biedt-niet-altijd-meerwaarde-over-ov-concessie/>
- Jeekel, H. (2017, 2017/01/01). Social Sustainability and Smart Mobility : Exploring the relationship. *Transportation Research Procedia*, 25, 4296-4310. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.254>
- Jørgensen, T. B., & Bozeman, B. (2007). Public Values: An Inventory. *Administration & Society*, 39(3), 354-381. <https://doi.org/10.1177/0095399707300703>

- Karim, D. M. (2017). Creating an Innovative Mobility Ecosystem for Urban Planning Areas. In G. Meyer & S. Shaheen (Eds.), *Disrupting Mobility: Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Cities* (pp. 21-47). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-51602-8_2
- Machado, C. A. S., De Salles Hue, N. P. M., Berssaneti, F. T., & Quintanilha, J. A. (2018). An Overview of Shared Mobility. *Sustainability*, 10(12), 4342. <https://doi.org/10.3390/su10124342>
- Meng, L., Somenahalli, S., & Berry, S. (2020, 2020/09/02). Policy implementation of multi-modal (shared) mobility: review of a supply-demand value proposition canvas. *Transport Reviews*, 40(5), 670-684. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1758237>
- Ontwerp Programma van Eisen Busconcessies Voorne-Putten en Rozenburg, Haalganden-Streek, Rotterdam en omstreken, Haaglanden-Stad, 69 (2017). <https://www.krimpenaandijssel.nl/KRY/Home/Vergaderingen-CORSA/10-01-2017--Burgemeester-en-Wethouders/006-Ontwerp-PvE-busconcessies-MRDH/Bijlage-Ontwerp-programma-van-eisen.pdf>
- Mukhtar-Landgren, D., & Smith, G. (2019, 2019/06/25). Perceived action spaces for public actors in the development of Mobility as a Service. *European Transport Research Review*, 11(1), 32. <https://doi.org/10.1186/s12544-019-0363-7>
- Pieper, R. (2019). *OV-concessie of mobiliteitsconcessie?: Handvaten voor een weloverwogen keuze* OV-Debat,
- Adviesaanvraag over nieuwe ronde aanbesteden, 4 (2017). <https://www.rocovgelderland.nl/download/adviezen/138>
- Deel A - E: Programma van Eisen Concessie Openbaar Vervoer Limburg dec.2016-dec.2031, 142 (2014). <https://www.ovpro.nl/wp-content/uploads/2014/06/A-tm-E-Programma-van-Eisen.pdf>
- Bestek Europese aanbesteding openbaar vervoer provincie Utrecht 2016-2023, 50 (2015a). <https://www.ovpro.nl/wp-content/uploads/2015/02/Bestek-Europese-aanbestedingOV-concessie-provincie-Utrecht-2016-2023.pdf>
- PvE Europese Aanbesteding Openbaar Vervoer Concessie Provincie Utrecht 2016-2023, 123 (2015b). https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2021-01/programma_van_eisen_aanbesteding_ov-concessie_2016-2023_provincie_utrec.pdf
- Bestek Europese Aanbesteding Openbaar Vervoer Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, (2017a). <https://www.zuid-holland.nl/overons/bestuur-zh/gedeputeerde-staten/besluiten/2017/april/4-april/definitief-programma/>

- Definitief Programma van Eisen Europese Aanbesteding Openbaar Vervoer Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV), 152 (2017b). <https://www.zuid-holland.nl/overons/bestuur-zh/gedeputeerde-staten/besluiten/2017/april/4-april/definitief-programma/>
- Riemens, R., Nast, C., Pelzer, P., & van den Hurk, M. (2021). *An Assesment Framework for Safeguarding Public Values on Mobility Platforms* [Manuscript Draft]. Universiteit Utrecht.
- Riemens, R., Pelzer, P., van den Hurk, M., & Nast, C. (2020). *Mobiliteitsplatforms in de Stad van de Toekomst*. Universiteit Utrecht. https://www.researchgate.net/publication/346815934_Mobiliteitsplatforms_in_de_Stad_van_de_Toekomst
- Wet personenvervoer 2000, (2000). <https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2019-12-31>
- Advies over Startnotitie volgende ronde aanbesteden, 4 (2017). <https://www.rocovgelderland.nl/download/adviezen/139>
- Sartori, G. (1991). Comparing and Miscomparing. *Journal of Theoretical Politics*, 3(3), 243-257. <https://doi.org/10.1177/0951692891003003001>
- Seawright, J., & Gerring, J. (2008). Case Selection Techniques in Case Study Research: A Menu of Qualitative and Quantitative Options. *Political Research Quarterly*, 61(2), 294-308. <https://doi.org/10.1177/1065912907313077>
- Shaheen, S., Chan, N., Bansal, A., & Cohen, A. (2015). *Shared Mobility: A Sustainability & Technologies Workshop: Definitions, Industry Developments, and Early Understanding* (Engineering, Issue). University of California Berkeley & Transportation Sustainability Research Center.
- Bestek voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in de concessie Amstelland-Meerlanden 2018, 147 (2016a). <https://www.tenderned.nl/tenderned-web/aankondiging/detail/documenten/document/1223c5079e09f542c6369843f51c4736/pageld/D909C/huidigemenu/aankondigingen/map/a07276e21d21f0aa1f17d8c8878733d0/akid/25a5fd3709490854228ebe8edc5f73ae/da/false/actie/aa274b487977199c90ed89bf7fb5b3adf319e66f5d0d86ee89d634f7ec8ea825b560366cc6cb9e9ed68ee310df42c04f1cc1862341c2128997415317b39e2617b100d520d07b4e25519806451311da19/cid/94415;jsessionid=1DF657FF10A3B9B5D25EB1D6499ECB59.node1>
- Programma van Eisen concessie Amstelland-Meerlanden 2018, (2016b). <https://vervoerregio.nl/artikel/20160621-definitief-programma-van-eisen-concessie-amstellandm>

- Tasan-Kok, T., van den Hurk, M., Özogul, S., & Bittencourt, S. (2019, 2019/06/03). Changing public accountability mechanisms in the governance of Dutch urban regeneration. *European Planning Studies*, 27(6), 1107-1128.
<https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1598017>
- Nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer en besloten busvervoer (Wet Personenvervoer 2000), (1999). <https://www.st-ab.nl/wetten/mvt/0759.pdf>
- van Buiren, K., Gerritsen, M., Leussink, L., & van der Voort, J. (2012). Het effect van aanbesteden op de kwaliteit van het openbaar vervoer. *TPEdigitaal*, 6(1), 63-74.
https://www.tpedigitaal.nl/sites/default/files/bestand/het_effect_van_aanbesteden_op_de_kwaliteit_van_het_openbaar_vervoer.pdf
- van de Velde, D., Veeneman, W., & Schipholt, L. L. (2008). Competitive tendering in The Netherlands: Central planning vs. functional specifications. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42(9), 1152-1162.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2008.05.008>
- van den Hurk, M., & Tasan-Kok, T. (2020). Contractual arrangements and entrepreneurial governance: Flexibility and leeway in urban regeneration projects. *Urban Studies*, 57(16), 3217-3235. <https://doi.org/10.1177/0042098019894277>
- Van Den Hurk, M., & Verhoest, K. (2016, 2016/02/07). The challenge of using standard contracts in public–private partnerships. *Public Management Review*, 18(2), 278-299.
<https://doi.org/10.1080/14719037.2014.984623>
- van der Sterren, N. (2018). *De toekomst van Breng Flex: Een verkenning naar de mogelijke organisatievorm van Breng Flex in de toekomst* Radboud Universiteit Nijmegen]. Nijmegen.
https://theses.uhn.ru.nl/bitstream/handle/123456789/6380/Sterren%2C_Nick_van_de_r_1.pdf?sequence=1
- Veeneman, W. (2005). *De Waarde van Bus en Trein: Publieke Waarden in het Openbaar Vervoer* Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005, Antwerpen.
https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs05_85.pdf
- Veeneman, W., Wilschut, J., Urlings, T., Blank, J., & van de Velde, D. (2014, 22 oktober). Efficient frontier analysis of Dutch public transport tendering: A first analysis. *Research in Transportation Economics*, 48, 101-108.
<https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.037>
- Verrips, A. S., & Hilbers, H. D. (2020). *Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020*. U. PBL.
<https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-cpb-2020-kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020-4137.pdf>

Vonk Noordegraaf, D., Bouma, G., Larco, N., Münzel, K., & Heezen, M. (2020). *Policy options to steer Mobility as a Service: international case-studies*. TNO report, TNO R11707,, Research for the Ministry of Infrastructure and Water Management, The Hague.

Willemse, G. (2020). *Concessiewisselingen in het OV: Een casestudy naar de wisseling in het Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem gebied* [Bachelor thesis, Radboud University]. Nijmegen. <https://theses.ubn.ru.nl/handle/123456789/10010>

Williams, M., & Moser, T. (2019). The Art of Coding and Thematic Exploration in Qualitative Research. *International Management Review*, 15(1), 45-55.

Bijlagen

Bijlage 1: Interviewgide vervoerder

Mezelf voorstellen, kort het doel van het interview toelichten en vragen of de geïnterviewde akkoord gaat met het opnemen van het gesprek.

Doel interview vervoerder: Standpunt van vervoerder over de (publieke) waarde van deelmobiliteit in het OV en de passendheid van een mobiliteitsconcessie.

Introductie

Zou u eerst wat meer over uzelf kunnen vertellen: wie u bent, wat u doet bij de vervoerder etc.?

Hoe zou u het gebied van **concessie X** omschrijven? Is het een landelijk, stedelijk of een mix van beiden?

- *Wat zijn de grootste uitdagingen voor het OV die voortkomen uit dit gebied?*
- *Hoe ziet het OV-netwerk er momenteel uit in grote lijnen?*

Welke ambities of doelen hebben jullie met het OV-netwerk in **concessie X**?

- *Wat voor OV-netwerk hebben jullie voor ogen in **concessie X**? Wat voor OV-netwerk willen jullie bieden aan de reizigers in dit gebied?*

Deelmobiliteit

Er wordt wel eens gesteld dat deelmobiliteit tot op zekere hoogte op sommige plaatsen een aanvulling kan zijn op plekken waar het OV niet haalbaar is vanwege bijvoorbeeld een lage vraag.

Welke rol ziet u voor deelmobiliteitsdiensten zoals deelfietsen in een OV-netwerk?

- *Dient deelmobiliteit wat jullie betreft vooral als aanvulling op het OV bijvoorbeeld voor de first and last mile of kan het ook vervangend zijn?*
- *Welke rol speelt deelmobiliteit momenteel in **concessie X**?*

Waarom hebben jullie in de concessie gekozen voor het aanbieden van deelmobiliteit naast OV?

- *Wat zijn volgens jullie de grootste pre's om naast OV ook te zorgen voor een aanbod van deelmobiliteit?*
- *Welke ambities of doelen hebben jullie met dit aanbod van deelmobiliteit?*
- *Op welke manier draagt dit aanbod van deelmobiliteit bij aan het verwezenlijken van jullie doelstellingen met het OV?*

Specifiek voor HTM en Keolis (HTM fiets en Keobikes)

Waarom hebben jullie gekozen voor het ontwikkelen van een eigen deelfietsconcept?

- *Wat is de toegevoegde waarde van dit deelfietsconcept voor het openbaar vervoer in Haaglanden of Utrecht?*

Op welke wijze kan een eigen deelfietsconcept zoals Keobikes, HTM fiets of OV-fiets van toevoeging zijn in het openbaar vervoer?

- *Zou het misschien niet beter zijn om als vervoerders en overheden met elkaar het populaire concept van OV-fiets uit te breiden in plaats van eigen concepten te introduceren?*

- *Zien jullie positieve effecten van deelfietsen op het OV-netwerk bijvoorbeeld meer mensen die het OV pakken op plekken waar deelfietsen staan?*

Op welke manier kan deelmobiliteit bijdragen aan de doelen en ambities die jullie hebben met het openbaar vervoer als vervoerder?

- *Is deelmobiliteit in staat om publieke waarden van mobiliteit beter in te vullen dan alleen het OV-netwerk?*

Welke rol zien jullie voor openbaar vervoerders in de markt van deelmobiliteit: vooral als tussenpersoon tussen verschillende aanbieders of juist zelf ook als aanbieder?

- *Wat maakt dat jullie daar zo instaan?*
- *Welke rol wordt er gepakt in gebied x? En waarom hebben jullie daarvoor gekozen?*

Mobiliteitsconcessies

In het openbaar vervoer werden de laatste jaren steeds meer het concept van mobiliteitsconcessies geopperd door opdrachtgevers maar ook steeds meer vervoerders noemen zich een 'mobiliteitsaanbieder'.

Gebaseerd op uw eigen bevindingen, wat is volgens u een mobiliteitsconcessie?

Is wat u betreft een mobiliteitsconcessie een passende manier om deelmobiliteit en OV te integreren in een OV-concessie?

- *Zo ja, wat zijn momenteel de grootste nadelen*
- *Wat zijn de grootste nadelen van het integreren van deelmobiliteit en OV?*
- *Zou het wat u betreft nodig zijn om naast het alleenrecht op OV ook het alleenrecht op deelmobiliteit te hebben?*

Afsluiting

Dank voor uw medewerking, en nog aangeven dat ik binnenkort ook nog vraag hoe de geïnterviewde terug wil komen in het resultaten hoofdstuk.

Bijlage 2: Interviewguide opdrachtgever

Mezelf voorstellen, kort het doel van het interview toelichten en vragen of de geïnterviewde akkoord gaat met het opnemen van het gesprek.

Doel interview opdrachtgever: Standpunt van opdrachtgever over de publieke waarde van deelmobiliteit in het OV en de passendheid van een mobiliteitsconcessie.

Introductie

Zou u eerst wat meer over uzelf kunnen vertellen: wie u bent, wat u doet bij de vervoerder etc.?

Hoe zou u het gebied van **concessie X** omschrijven? Is het een landelijk, stedelijk of een mix van beiden?

- *Wat zijn de grootste uitdagingen voor het OV die voortkomen uit dit gebied?*
- *Hoe ziet het OV-netwerk er momenteel uit in grote lijnen?*

Publieke waarden

Welke publieke waarden vinden jullie belangrijk om als provincie te waarborgen met jullie mobiliteitsbeleid?

- *Waar mogen burgers in jullie gebied op rekenen als het gaat om mobiliteit?*

Welke ambities en doelen hebben jullie voor ogen met het OV-netwerk in **concessie X**?

- *Wat voor OV-netwerk hebben jullie voor ogen in **concessie X**? Wat voor OV-netwerk willen jullie bieden aan de reizigers in dit gebied?*

Deelmobiliteit

Er wordt wel eens gesteld dat deelmobiliteit tot op zekere hoogte op sommige plaatsen een aanvulling kan zijn op plekken waar het OV niet haalbaar is vanwege bijvoorbeeld een lage vraag.

Welke rol zien jullie voor deelmobiliteitsdiensten zoals deelfietsen in het OV-netwerk van **concessie X**?

- *Dient deelmobiliteit wat jullie betreft vooral als aanvulling op het OV bijvoorbeeld voor de first and last mile of kan het ook vervangend zijn?*
- *Welke rol speelt deelmobiliteit momenteel in **concessie X**?*

Wat verwachten jullie in deze concessie van de vervoerder als het gaat om deelmobiliteit?

Waarom hebben jullie er in deze concessie voor gekozen om de uitvraag niet te beperken tot slechts OV maar ook ruimte te bieden voor deelmobiliteit?

- *Wat zijn volgens jullie de grootste pre's om naast OV ook te zorgen voor een aanbod van deelmobiliteit te hebben?*
- *Zien jullie in de praktijk positieve effecten van deelfietsen op het OV?*
- *Op welke manier draagt dit aanbod in de praktijk bij aan het verwezenlijken van jullie doelen met het OV?*

Op welke manier kan deelmobiliteit bijdragen aan de doelen en ambities die jullie hebben met het openbaar vervoer als vervoerder?

- *Is deelmobiliteit in staat om publieke waarden van mobiliteit beter in te vullen dan alleen het OV-netwerk?*

Welke rol zien jullie voor openbaar vervoerders in de markt van deelmobiliteit: vooral als tussenpersoon tussen verschillende aanbieders (als ketenregisseur) of juist zelf ook als aanbieder?

- *Wat maakt dat jullie daar zo instaan?*
- *Welke rol wordt er gepakt in gebied x? En waarom hebben jullie daarvoor gekozen?*

Mobiliteitsconcessies

In het openbaar vervoer werden de laatste jaren steeds meer het concept van mobiliteitsconcessies geopperd door opdrachtgevers maar ook steeds meer vervoerders noemen zich een 'mobiliteitsaanbieder'. Dit zijn concessies waarin

- Gebaseerd op uw eigen bevindingen, wat is volgens u een mobiliteitsconcessie?
 - o *Hoe ziet dat eruit in **concessie X**?*
- Kan een mobiliteitsconcessie een passende manier zijn om OV een deelmobiliteit beter te integreren?
 - o *Wat zijn de kansen van een mobiliteitsconcessie?*
 - o *Wat zijn uitdagingen voor een mobiliteitsconcessie?*
 - o *Zou het wat u betreft nodig zijn om naast het alleenrecht op OV ook het alleenrecht op deelmobiliteit te hebben?*

Afsluiting

Dank voor uw medewerking, en nog aangeven dat ik binnenkort ook nog vraag hoe de geïnterviewde terug wil komen in het resultaten hoofdstuk.

Bijlage 3: Codeboek

In deze bijlage het codeboek van de verschillende codes toegekend aan de bestudeerde beleidsdocumenten en de getranscribeerde interviews.

Legenda

- **Code:** toegekende code in Nvivo
- **Beschrijving:** Korte beschrijving van de betekenis indien de code niet voor zich spreekt
- **Files:** Het aantal transcripten en onderzochte beleidsdocument waar over deze code wordt gesproken (in totaal 18: 10 interviews, 8 beleidsdocumenten)
- **References:** Het aantal keren dat de desbetreffend code in totaal voorkomt (in alle 18 bronnen)

Code	Beschrijving	Files	References
<u>Codegroep: Gebiedskenmerken</u>	De geïnterviewde spreekt van kenmerken over het desbetreffende gebied.	0	0
Gebied AML	Genoemde kenmerken van de concessie Amstelland-Meerlanden	0	0
AMLflex		1	1
Amstel sterke binding met Amsterdam		1	1
Amstelveen grootste plaats		1	1
Focus op R-Net		3	7
Grotere halteafstanden		2	3
Ingeklemd tussen grote steden		2	3
Kleine kernen uitdaging		1	1
Schiphol		3	3
Suburbaan rand van grote stad		1	1
Veel OV richting Amsterdam, Haarlem en Schiphol		1	1
Veel toeristen		1	1
Veel woon-werk verkeer		1	1
Verbinden i.p.v. ontsluiten	Het OV is gericht op het verbinden van de belangrijkste haltes maar minder van het ontsluiten van zoveel mogelijk wijken en kernen.	1	1
Zuidkant dunbevolkt		1	1
Gebied Den Haag	Genoemde kenmerken van de concessie Haaglanden-Stad	0	0
Ambtenarenstad		1	1
Grote stad		1	1

Gebied DMG	Genoemde kenmerken van de concessie DMG	0	0
Contrast landelijk en stedelijk		2	2
Dikke en dunne lijnen	Het contrast tussen dikke lijnen (veel vervoervraag) en dunne lijnen (weinig vervoervraag)	1	1
Knooppunten buiten concessiegebied		1	1
Gebied Limburg	Genoemde kenmerken van de concessie Provincie Limburg	0	0
ABC lijnen		1	1
Autonome krimp		2	2
Band met buitenland		1	1
Combinatie stedelijk - landelijk		2	2
Connecties met buurlanden		1	1
Limburgnet		1	1
Maastricht meest stedelijk		1	1
Midden ontsluiting		2	2
Midden ruraler		1	1
Noord Limburg focus buiten Limburg		1	1
Noorden ruraal		1	1
Uitvraag voor alleen OV		1	1
Zuiden verstedelijkt		2	2
Zuiden verstedelijkt rest ruraal		1	1
Gebied provincie Utrecht	Genoemde kenmerken over de concessie Provincie Utrecht	0	0
Belangrijkste plaats Utrecht		1	1
Dicht lijnennet		1	1
Dichtbevolkt		1	1
Randen van het gebied landelijker		1	1
Concept: Mobiliteitsconcessie	Geïnterviewde spreekt over een mobiliteitsconcessie en geeft hier een definitie van	7	10
Codegroep: Private belangen	Belangen van private partijen zoals vervoerders	7	20
Commercieel belang vervoerder	Er wordt gesproken over het commerciële belang van de vervoerder bijvoorbeeld meer omzet, reizigersgroei en het winnen van een concessie	7	20
Codegroep: Publieke waarden	Publieke waarden waarover wordt gesproken ofwel	0	0

	waarden een maatschappelijk/publiek belang dienen		
Proces (democratic control)	Publieke waarden die gaan over het (democratische) proces	5	7
Nuttige besteding publieke middelen	Zorg dragen voor het nuttig besteden van publiek geld	2	3
Reizigerstevredenheid	Zorg dragen dat reizigers tevreden zijn met het vervoer	3	4
Duurzaamheid (Climate Impact)	Publieke waarden die gaan over doelstellingen om de milieu -en klimaatimpact van vervoer te verminderen	15	36
Beperken emissies	Ervoor zorgen dat er minder schadelijke uitlaatgassen worden uitgestoten	7	10
Duurzame reizen faciliteren	Ervoor zorgen dat er een goed en duurzaam alternatief wordt geboden voor de reiziger	12	26
Maatschappelijke doelen (well-being)	Publieke waarden die gaan over sociaal-maatschappelijke publieke waarden	13	52
Economische functie		3	4
Maatschappelijke functie OV	Er wordt gesproken over het OV als manier om mensen bereikbaarheid te bieden, maatschappelijke te laten participeren en het bieden van vervoer om de sociale functie in te vullen	10	26
Makkelijk toegankelijk	Zorg dragen voor de toegankelijkheid van vervoer zowel op fysiek vlak (toegankelijkheid van voertuigen) als op het makkelijk kunnen regelen van kaartjes, duidelijke reisinformatie en betaalbaarheid	10	16
Sociale veiligheid	Het garanderen van veiligheid in voertuigen, reizigers moeten zich veilig voelen in het OV.	3	6
Service	Waarden gerelateerd aan het service niveau van mobiliteit of in andere woorden het borgen van de beschikbaarheid van het OV.	15	111
Hoogwaardig OV bieden	Het bieden van kwalitatief hoogwaardig, snel en betrouwbaar OV	14	41

Ketenreis faciliteren	Het faciliteren van de reis van de reiziger van deur tot deur waarbij de verschillende schakels in de reis richting de reiziger worden aangeboden als een keten.	13	41
Vraaggericht	Vervoer aanbieden die past bij de vraag van de reiziger, aanbod aanpassen op de vraag van de reiziger	10	29
Codegroep: Rol deelmobiliteit	Er wordt gesproken over de rol die deelmobiliteit heeft in het mobiliteitssysteem	0	0
Beperkt	Deelmobiliteit heeft een beperkte rol in OV-concessies	1	1
Complementair aan OV	Deelmobiliteit functioneert als aanvulling op het OV bijv. als voor -en natransport naar of vanaf de halte	13	42
Deelmobiliteit gemeenschappelijk goed	Deelmobiliteit is een goed wat de gemeenschap dient: de maatschappij heeft er belang bij dat het wordt aangeboden	1	2
Deelmobiliteit onderdeel van OV	Deelmobiliteit functioneert als onderdeel van het OV-netwerk/van de OV-concessie	2	3
Fietsparkeerdruk verminderen	Deelmobiliteit kan helpen om de fietsparkeerdruk op bijv. stations te verminderen	1	2
Nog niet voor OV maatwerk	Deelmobiliteit kan nog niet functioneren als vervanging op plekken waar het OV een stuk minder rendabel is	2	4
Verschillend tussen stad en platteland	De rol die deelmobiliteit inneemt verschilt tussen stedelijk en landelijk gebied	2	3
Vervanging van OV	Deelmobiliteit functioneert als vervanging van het OV	5	8
Vooraf deelfietsen	Deelmobiliteit wordt met name ingevuld door middel van deelfietsen	2	2
Codegroep: Rol uitvoerders OV	Er wordt gesproken over de rol die uitvoerders in het OV hebben	0	0
Deelmobiliteit bij andere partijen	Er wordt aangegeven dat deelmobiliteit beter niet aangeboden kan worden door vervoerders maar door andere partijen met meer kennis en ervaring zoals deelmobiliteitsaanbieders	2	2

Ketenregie bij autoriteit	Het regisseren van de verschillende schakels tot een keten zou bij de OV-autoriteit moeten liggen	2	3
Ketenregie niet bij vervoerder	Het regisseren van de verschillende schakels tot een keten zou niet bij de vervoerder moeten liggen	3	4
Ontwikkelfunctie bij vervoerder	Vervoerder heeft als taak om de vervoersvorm te vinden die het beste past bij de vraag (kan ook deelmobiliteit zijn)	7	10
Opbrengstverantwoordelijkheid bij vervoerder	De vervoerder draagt zorg voor de inkomsten, de opdrachtgever dekt deze inkomsten niet	6	9
OV centraal bij vervoerders	Er wordt geconstateerd dat vervoerders vooral gefocust zijn op het OV en daarbuiten beperkt.	7	18
Regelen als andere aanbieders het niet doen	Er wordt aangegeven dat de vervoerder deelmobiliteit regelt als andere	1	2
Verandering rol vervoerautoriteiten	Er wordt gesteld dat de vervoersautoriteiten hun rol zouden moeten heroverwegen	1	2
Vervoerautoriteit voor maatschappelijk belang	Er wordt gesteld dat de vervoersautoriteiten garant moet staan voor het maatschappelijke belang omdat dit voor private partijen minder prioriteit heeft	4	10
Vervoerder ketenregisseur	Vervoerder is degene die verantwoordelijk is voor bij elkaar brengen van de verschillende schakels in de ketenreis van de reiziger	11	27
Codegroep: Sturingsmechanismen	Manieren en rol die wordt gepakt door overheden om de publieke waarden van gedeelde mobiliteit in te vullen	0	0
Enabler	Door middel van prikkels sturen in de gewenste richting maar niet door actief de regie te nemen	5	11
Faciliteren van locaties	Ervoor zorgen dat er locaties beschikbaar zijn voor deelmobiliteit	2	4
Subsidies	Het verstrekken van een geldbedrag om deelmobiliteit	3	4

	op te starten of een structurele bijdrage		
Suggestie doen in aanbesteding	Het hinten op een bepaalde ontwikkeling in de aanbesteding maar niet expliciet vastleggen dat het ook echt moet	2	3
Partner	Het innemen van een afwachtende rol, opdrachtgever neemt geen actieve regie	2	2
Markt zelf laten ontwikkelen	De ontwikkeling van bijvoorbeeld deelmobiliteit wordt aan de markt overgelaten, opdrachtgever wacht af hoe het zichzelf ontwikkelt	2	2
Promoter	Het actief, meer top-down sturen van overheden of door zelf een actieve rol te nemen om ontwikkelingen voor elkaar te krijgen	15	25
Beoordelingscriteria concessie	Het opnemen van gewenste ontwikkelingen in de beoordelingscriteria: een vervoerder kan hier punten mee verdienen	8	8
Concessie voor deelmobiliteit	Het uitgeven van een aparte concessie voor deelmobiliteit	2	4
Exploitatiebijdrage	De bijdrage die de opdrachtgever doet om een bepaald OV-netwerk neer te zetten	2	3
Normen stellen	Het stellen van specifieke eisen voor het aanbod van OV	3	4
Zelf deelmobiliteit aanbieden	Het zelf reguleren van deelmobiliteit	4	5
Codegroep: Uitdagingen deelmobiliteit in concessie	Uitdagingen die warden genoemd door de geïnterviewden	1	1
Aanbieders niet op plekken waar het wat toevoegt	Aanbieders komen niet zo snel uit zichzelf op plekken waar het van toegevoegde waarde is voor de reiziger	2	5
Gewenning duurt lang	Het duurt lang voordat een deelmobiliteitsdienst bekendheid krijgt en reizigers deze dienst ontdekken en gaan gebruiken	1	1
Hoge opstartkosten deelmobiliteit	Opzetten van deelmobiliteit kost veel geld	1	1

Lange duur concessie risico	Opnemen in een OV-concessie met een lange duur is een risico voor de verdere ontwikkeling van deelmobiliteit	1	1
Lastig rendabel te krijgen	Het is lastig om met deelmobiliteit break-even of winstgevend te draaien.	5	7
Positieve effect op OV lastig meetbaar	Het aantonen van een mogelijk positief effect van deelmobiliteit op het OV-gebruik is lastig	1	1
Prikkel om OV aan te blijven bieden	In huidige concessies zit voor de vervoerder een prikkel	2	3
Verschillende doelgroepen	Verschillende vormen van deelmobiliteit spreken elk een andere doelgroep aan. Deelscooters spreken een jonger publiek aan dan deelfietsen etc.	1	1