

Helpen aan de toekomst van Mobiliteit?

*Een onderzoek over de rolkeuze van overheden in de implementatie van
Mobility-as-a-Service*



Jules Kaiser (S4491378)

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Begeleider: Dhr. K. Kerkman



Radboud Universiteit Nijmegen

Helpen aan de toekomst van Mobiliteit?

*Een onderzoek naar de rolkeuze van overheden in de
implementatie van Mobility-as-a-Service*

Auteur: Jules Kaiser

Studentnummer: S4491378

Begeleider: Dhr. K. Kerkman

Woorden hoofdtekst: 18.735

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Nijmegen, juli 2017

Bron afbeelding omslag: Schönig, 2016

Voorwoord

Voor u ligt mijn thesis ter afsluiting van de bachelor Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit. Het is een onderzoek naar de rolkeuze van overheden omtrent de implementatie van een systeem naar het concept van Mobility-as-a-Service. Het is een onderwerp dat mogelijk de toekomst van de mobiliteit gaat bepalen en met name heb ik voor dit interessante onderwerp gekozen. Met het doen van dit onderzoek heb ik de vaardigheden die ik geleerd heb in 3 jaar de GPM-bachelor in de praktijk kunnen brengen.

Ten eerste wil ik graag mijn begeleider Kasper Kerkman bedanken voor zijn nuttige feedback en tips die me op weg hebben gebracht en ervoor gezorgd hebben dat het tot een goed einde is gebracht. Ook wil ik alle respondenten bedanken voor hun openhartige interviews die mij van meer dan voldoende data hebben voorzien voor dit onderzoek.

Tot slot wil ik u veel plezier wensen met het lezen van dit onderzoek

Kaiser, J.T.H. (Jules)

Nijmegen, juli 2017

Samenvatting

De laatste jaren is er in delen van Nederland een daling te zien in het aanbod van het openbaar vervoer. De krappere budgetten waarmee de vervoerders het de laatste jaren moeten doen als gevolg van de overheidsbezuinigingen worden hiervoor vaak als reden aangevoerd. Door deze vermindering in het aanbod zou de potentie van het openbaar vervoer niet volledig benut worden (Reizigersvereniging Rover, 2016). In verschillende kringen wordt het concept van Mobility-as-a-Service gezien als oplossing om het potentieel van het openbaar vervoer wel weer goed te benutten. Mobility-as-a-Service (MaaS) is een concept waarbij men op den duur het persoonlijk bezit van vervoersmiddelen zal opgeven en dat iedereen zijn mobiliteitsbehoeftes inkoopt via een app. In dit concept gaat het niet alleen om het openbaar vervoer, maar ook over reizen met auto of fiets (Connekt, 2017). De vraag bestaat echter van welke kant de ontwikkeling van een MaaS-systeem zal worden gestart. Omdat de overheid een belangrijke rol zou kunnen spelen heeft de Vervoersonderneming (2016) 3 mogelijke rollen voor overheden aangegeven, die ze zouden kunnen vervullen in de ontwikkeling van een MaaS-systeem. Deze rollen zijn: afwachten, helpen of de kar trekken. Er is momenteel echter nog niet veel duidelijk over wat deze rollen precies in zouden houden en welke rollen de overheden zelf denken in te willen nemen bij de ontwikkeling van een MaaS-systeem. Om dit te onderzoeken is de volgende hoofdvraag geformuleerd:

“Welke rol zijn overheden bereid te nemen met betrekking tot het implementeren van een Mobility-as-a-Service-systeem in Nederland en hoe kunnen mogelijke verschillen hierin verklaard worden?”

Om de verschillend in keuze van rollen te verklaren is er in dit onderzoek gekozen voor de beleidsarrangementenbenadering. Deze theorie gaat ervan uit dat veranderingen in coalities, resources, “rules of the game” of discoursen van invloed zijn op het gevoerde beleid (Van Tatenhove et al., 2000).

Om een beeld te krijgen van de gewenste rollen zijn er zeven verschillende Ov-autoriteiten door het land geïnterviewd en de rolkeuze van deze Ov-autoriteiten is vervolgens geanalyseerd aan de hand van de beleidsarrangemententheorie om de verschillen in rolkeuze te kunnen verklaren.

Om een helder beeld te krijgen van de rollen is eerst bekeken hoe de overheden de drie verschillende rollen dachten in te vullen. Bij de afwachtende rol zou het initiatief aan de markt gelaten worden en richt de overheid zich op het neerzetten van een zo goed mogelijk openbaar vervoer. De helpende rol zou gebruikt kunnen worden om een “level playing field” te creëren voor alle partijen die mogelijk betrokken zouden zijn in een MaaS-systeem. Dit

zou gedaan kunnen worden door het actief wegnemen van struikelblokken en het steunen van opkomende initiatieven. De rol van kartrekker zou betekenen dat de overheid het initiatief voor een MaaS-systeem zou nemen. Volgens de verschillende Ov-autoriteiten zou dit echter pas wenselijk zijn als de markt het niet zou kunnen realiseren.

Het is duidelijk dat de meeste Ov-autoriteiten een helpende rol wensen voor zichzelf met betrekking tot de ontwikkeling van een MaaS-systeem. Alleen Ov-Bureau GroningenDrenthe gaf aan dat een afwachtende rol de voorkeur heeft en denkt Gelderland aan grote rol voor de regio's in de ontwikkeling van een MaaS-systeem.

Uit de analyse van de rolkeuze van de verschillende Ov-autoriteiten blijkt dat op het gebied van de coalities de veranderingen in de betrokken partijen in het openbaar vervoer eerder het gevolg zijn van aangepast beleid dan dat het leidt tot een ander beleid. Wel valt op dat in de twee concessies waar tot op heden MaaS-achtige zaken zijn uitgevraagd wel Connexxion (of Hermes, een dochterbedrijf van Connexxion) de vervoerder is. Dit zou er op kunnen wijzen dat Connexxion de beste partij zou zijn om dergelijke MaaS-achtige zaken op te zetten.

Op het gebied van resources is te zien dat de enige Ov-autoriteit die inkomstafhankelijk is en als enige de ontwikkelfunctie heeft, Ov-Bureau Groningen-Drenthe, de enige autoriteit is die de voorkeur geeft aan een afwachtende rol. Door het feit dat ze dus inkomstenafhankelijk zijn en de ontwikkelfunctie hebben lijken ze meer risicoavers te zijn dan de andere overheden.

Wanneer men kijkt naar de “rules of the game” valt op dat de manier waarop de concessies zijn ingericht een goede indicatie geeft over de rol die de overheden zouden wensen. Overheden met concessies die meer open zijn, kiezen vaak voor een actief helpende rol en willen op deze manier MaaS-achtige initiatieven een kans geven. Overheden waar de concessies meer gesloten zijn of waar MaaS helemaal uit wordt gelaten, laten het initiatief veel meer bij de markt liggen en willen als overheid vooral niet in de weg lopen van de marktpartijen.

De invloed van de discoursen komt grotendeels overeen met die van de “rules of the game”. Zo kiezen de overheden die MaaS uitvragen in hun concessies voor de helpende rol in het proces, terwijl de overheden die MaaS bewust buiten hun concessies laten het initiatief meer aan de markt willen laten (Groningen-Drenthe) of juist redelijk in eigen hand willen houden (Gelderland).

Het verschilt dus per factor van de beleidsarrangemententheorie in hoeverre ze invloed hebben op het beleid en de rolkeuze van de verschillende overheden. De resources en

discoursen van de overheden spelen een relatief grote rol in het maken van de rolkeuze, terwijl de veranderingen in coalities toch vooral een gevolg zijn van veranderingen van het beleid van de overheden. In het geval van de factor “rules of the game” is het lastig om te bepalen of het daadwerkelijk invloed heeft op de keuzes van de overheden aangezien de meeste spelregels in bijvoorbeeld in bijvoorbeeld de concessies door de overheden zelf worden opgesteld en zodoende lijkt het meer een gevolg van keuzes van de overheid dan een beïnvloedingsfactor op de keuzes van de overheden.

Inhoudsopgave

Voorwoord	II
Samenvatting	III
Hoofdstuk 1 Inleiding	1
1.1 Projectkader	1
1.1.2 Wetenschappelijke relevantie	2
1.1.3. Maatschappelijke relevantie	3
1.2 Doelstelling	3
1.3 Onderzoeksmodel	4
1.4 Vraagstelling	4
Hoofdstuk 2 Theorie	6
2.1 Theoretisch kader	6
2.1.1 Huidige ontwikkelingen	6
2.1.2 Mobility-as-a-Service	8
2.1.3 Beleid	15
2.2 Conceptueel model	19
Hoofdstuk 3 Methodologie	20
3.1 Onderzoeksstrategie	20
3.2 Onderzoeksmateriaal	20
Hoofdstuk 4 Resultaten	22
4.1 Vervoerregio Amsterdam	22
4.2 Gelderland	24
4.3 Ov-Bureau Groningen-Drenthe	26
4.4 Limburg	28
4.5 Noord-Brabant	30
4.6 Zeeland	32
4.7 Zuid-Holland	34
Hoofdstuk 5 Analyse	36
Deelvraag 2	36
5.1.1 Afwachten	36

5.2.1 Helpen	37
5.1.3 De kar trekken	37
Deelvraag 3	38
Deelvraag 4	41
5.3.1 Coalities	41
5.3.2 Resources	43
5.3.3 Rules of the game	45
5.3.4 Discourses	47
Hoofdstuk 6 Conclusie	50
6.1 Conclusie	50
6.2 Reflectie en Aanbevelingen	52
Hoofdstuk 7 Literatuurlijst	54
Bijlagen	57
Bijlage 1 Vergelijkingstabel casussen	57
Bijlage 2 Interviewguide	58
Bijlage 3 Respondentenlijst	60

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Projectkader

Het aanbod van het stad- en streekverkeer in Nederland is over het algemeen geleidelijk gestegen in de periode tussen 2000 en 2016. In bepaalde regio's van het land is er echter een tegenovergestelde trend waar te nemen. Met name in de provincies Groningen, Overijssel, Zuid-Holland, Limburg en Zeeland is er vanaf 2008 een daling van het aanbod van openbaar vervoer waar te nemen. Dit komt mede door een daling van het aantal bus, tram en metrohaltes in Nederland van 14% sinds 2000 (Compendium voor de Leefomgeving, 2016).

Hier tegenover staat een ontwikkeling die laat zien dat er sinds 2000 steeds meer dienstregelingkilometers worden gemaakt, namelijk een groei van 36%. Deze groei wordt echter vertekend door een grote groei van het aantal treinkilometers en de intrede van de metroverbindingen als de Beneluxmetro (Rotterdam) en de Randstadrail die aan het begin van het decennium zorgde voor een groei in het aantal kilometers van bus, tram en metro. Sinds 2008 blijft de hoeveelheid kilometers van bus, tram en metro echter gelijk en gaat in sommige delen van het land zelfs achteruit en dit zijn met name in de eerdergenoemde provincies waar ook het aanbod van het openbaar vervoer daalde (Compendium voor de Leefomgeving, 2016).

Een mogelijke oorzaak van deze daling van het aanbod in sommige delen van het land kan liggen bij de geringere budgetten waar vervoerders de laatste jaren mee moeten werken. Door overheidsbezuinigingen op het gebied van het openbaar vervoer zijn de budgetten van de vervoerder de afgelopen jaren namelijk kleiner geworden (Reizigersvereniging Rover, 2016). Een maatregel die de concessiehouders nu vaak nemen om om te kunnen gaan met deze kleinere budgetten is het beperken van het vervoersaanbod. Dit kan betekenen dat de vervoerder de frequentie van vervoer vermindert, dat er minder vervoer is tijdens daluren of dat gehele lijnen verdwijnen en er dus minder lijnen worden aangeboden (Reizigersvereniging Rover, 2016). Onder andere door deze ontwikkeling van een steeds beperkter aanbod kan het openbaar vervoer steeds lastiger inspelen op de wensen van het individu, terwijl dit al langere tijd een knelpunt bleek met betrekking tot het openbaar vervoer (Koolen & Tertoolen, 2006). Reizigersvereniging Rover (2016) stelt dat mede hierdoor het potentieel van het Nederlandse openbaar vervoer niet ten volste wordt benut. Iets wat in verschillende kringen wordt genoemd als mogelijke oplossing om het potentieel van het

openbaar vervoer wel te benutten is het concept Mobility-as-a-Service (Giesecke, Surakka & Hakonen, 2016). Mobility-as-a-Service (MaaS) is een denkbeeld waarbij op den duur het persoonlijke bezit van vervoersmiddelen zal verdwijnen en dat iedereen zijn mobiliteitsbehoeftes inkoop via een app. Het gaat in dit concept niet alleen om het openbaar vervoer maar ook over reizen met de auto of fiets (Connekt, 2017).

In Nederland staat het concept van Mobility-as-a-Service nog redelijk in de kinderschoenen en wordt er voornamelijk verkennend onderzoek gepleegd. Er is echter nog niet helder wat de rol van de overheden in dit proces precies zou kunnen zijn en welke rollen de overheden bereid zijn om te vervullen. Net als bij andere innovatieve systemen zal er echter een grote verandering van mindset moeten komen, wil men daadwerkelijk een Mobility-as-a-Service-netwerk ontwikkelen. Deze verandering van mindset moet niet alleen komen bij de beleidsmakers, maar ook in de hoofden van de potentiële gebruikers (Daniels & Mulley, 2012). Zo is het noodzakelijk dat er in een goed functionerend MaaS-netwerk sprake is van grote hoeveelheden data van iedere gebruiker. Dit kan echter wel een afbreuk doen aan de privacy van de gebruikers, aangezien op deze wijze de data over hun reisgedrag zal worden gedeeld met de vervoersaanbieders (Melis, Prandini, Giallorenzo & Callegati, 2017). Zolang mensen dit gevoel van privacy niet op willen geven zal een MaaS-netwerk niet optimaal kunnen functioneren, omdat er dan geen optimale dataset zal bestaan.

In dit onderzoek wordt gekeken of de verschillende stakeholders een toekomst zien voor een MaaS-systeem in Nederland en welke rollen zij in dit proces zouden willen innemen. De Vervoersonderneming (2016) heeft drie mogelijke rollen geformuleerd die de overheid zou kunnen innemen: afwachten, helpen of de kar trekken. Om betere inzichten te verkrijgen in de gewenste rollen van de stakeholders, zullen deze rollen echter ook nog verder gedefinieerd worden en concreet gemaakt worden. Daarnaast zal gekeken worden wat de verschillende rollen voor gevolgen zouden kunnen hebben voor de daadwerkelijke implementatie van een MaaS-netwerk in Nederland

1.1.2 Wetenschappelijke relevantie

Zoals al eerder vermeld is er nog niet veel onderzoek naar het concept Mobility-as-a-Service en dit geldt al helemaal voor Nederland. In tegenstelling tot in Finland, staat het concept hier nog in haar kinderschoenen en is er ook weinig tot geen onderzoek naar dit fenomeen gedaan. Met dit onderzoek kan er worden bijgedragen aan de kennis over het concept Mobility-as-a-Service in de Nederlandse context.

Daarnaast kan dit onderzoek meer inzicht geven in de verschillende rollen die een overheid kan spelen bij de implementatie van innovatieve systemen. Deze zijn niet alleen van

toepassing op openbaar vervoerssystemen, maar ook op andere terreinen waar ook de vraag bestaat of de overheid of de markt het initiatief moet gaan nemen.

1.1.3. Maatschappelijke relevantie

Met dit onderzoek kunnen er inzichten gecreëerd worden naar een mogelijke implementatie van het een dergelijk concept in Nederland. Het is momenteel namelijk niet duidelijk wie het proces van implementatie in gang gaat zetten en of dit ook daadwerkelijk gaat gebeuren (De Vervoersonderneming, 2016). Door het in kaart brengen van de standpunten van betrokken partijen zal zowel voor overheden en marktpartijen meer duidelijkheid komen op dit gebied en wordt het misschien gemakkelijker om het gesprek aan te gaan en mogelijk eerste stappen te zetten in de richting van een MaaS-systeem. De landen om ons heen hebben namelijk al enkele initiatieven volgens het MaaS-concept lopen of doen er in ieder geval onderzoek naar implementatie van een dergelijk systeem en in Nederland blijft dit toch enigszins achter.

Door ook de gevolgen van de mogelijke rollen in kaart te brengen, wordt het voor de verschillende stakeholders gemakkelijker om te bepalen hoe te handelen in de toekomst. Het zou zodoende kunnen helpen met het inschatten van de risico's en mogelijkheden die verbonden zijn aan de verschillende rollen.

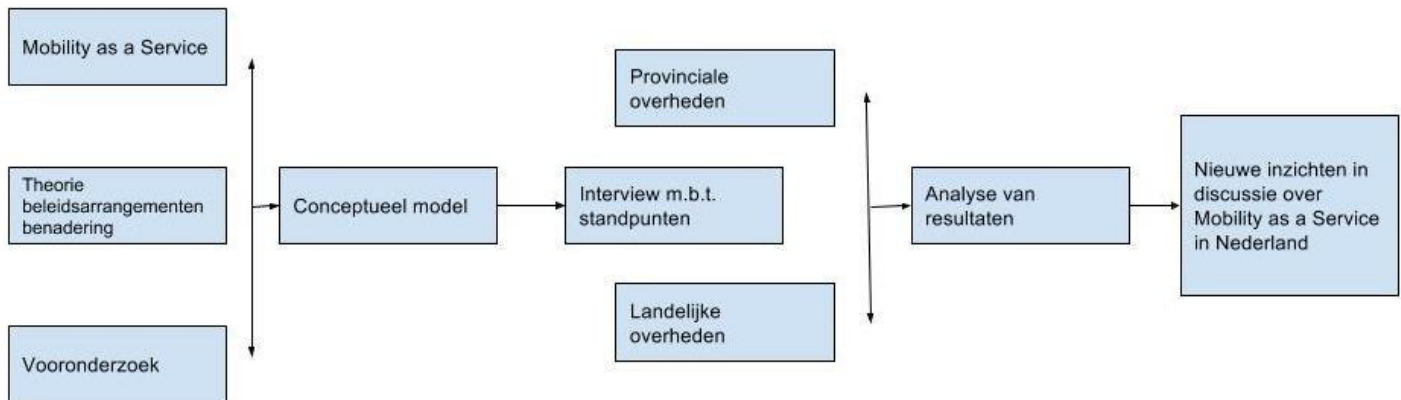
1.2 Doelstelling

Dit onderzoek richt zich op de standpunten zijn van de overheden in Nederland omtrent het implementeren van een Mobility-as-a-Service en hoe deze standpunten zich zo hebben gevormd. Verder richt het onderzoek zich op de mogelijke houdingen/rollen die ingenomen kunnen worden door overheden met betrekking tot de ontwikkeling van een Mobility-as-a-Service-netwerk in Nederland en wat de gevolgen zouden zijn van de gekozen rollen voor de toekomst.

De doelstelling van dit onderzoek is om de standpunten van de overheden in Nederland omtrent het implementeren van een Mobility-as-a-Service-systeem in kaart te brengen. Daarnaast zal er gekeken worden naar de mogelijke houdingen die aangenomen kunnen worden door overheden en wat voor gevolgen deze houdingen zouden kunnen hebben voor een toekomstig Mobility-as-a-Service systeem in Nederland.

Het doel van dit onderzoek is: *het verkrijgen van nieuwe inzichten in de gevolgen die de verschillende rollen voor de overheid omtrent de implementatie van een Mobility-as-a-Service-netwerk.*

Hiervoor zullen eerst de mogelijke rollen voor de overheid moeten worden verduidelijkt en bekeken worden welke rollen worden gewenst door de overheden. Met de verkregen inzichten zou er gekeken kunnen worden of er aanknopingspunten zijn voor implementatie van een MaaS-netwerk in Nederland op de korte termijn.



Figuur 1: Het onderzoeksmodel van het onderzoek

1.3 Onderzoeksmodel

In figuur 1 is het onderzoeksproces weergegeven. Het onderzoek is begonnen met een studie van literatuur over de bestaande theorie omtrent Mobility-as-a-Service en theorieën met betrekking tot het maken van beleid. Dit heeft geleid tot een conceptueel model, dat getoetst is door middel van interviews met Ov-autoriteiten. Deze interviews zullen hierna worden geanalyseerd en deze analyseresultaten hebben geleid tot nieuwe inzichten met betrekking tot de discussie over Mobility-as-a-Service in Nederland.

1.4 Vraagstelling

Hoofdvraag: *Welke rol zijn overheden bereid te nemen met betrekking tot het implementeren van een Mobility-as-a-Service-systeem in Nederland en hoe kunnen mogelijke verschillen hierin verklaard worden?*

Deelvragen:

1. *Welke verschillende rollen zouden de overheden in kunnen nemen?*

Het is van belang om duidelijk te hebben welke verschillende rollen de overheden in zouden kunnen nemen met betrekking tot de implementatie van een MaaS-netwerk.

2. *Hoe denken de overheden de verschillende rollen in te kunnen vullen?*

Voor deze vraag is gekozen omdat op het moment deze mogelijke rollen voor de overheid, door de Verkeersonderneming (2016) aangedragen, nog niet duidelijk zijn gedefinieerd en duidelijke definiëring hiervan wel van belang is voor het vervolg van het onderzoek.

3. *Welke rollen willen de overheden zelf graag innemen met betrekking tot het implementeren van een MaaS-netwerk?*

Deze vraag zal duidelijk maken hoe de verschillende ov-autoriteiten denken een mogelijk MaaS-netwerk te kunnen realiseren.

4. *Hoe kunnen de verschillen in keuze in rollen verklaard worden?*

Deze vraag zal inzicht geven in de verschillen tussen de keuzes van rollen en hoe deze verschillen verklaard kunnen worden aan de hand van de beleidsarrangemententheorie.

Hoofdstuk 2 Theorie

2.1 Theoretisch kader

In dit hoofdstuk wordt de theoretische achtergrond geschetst waar de rest van het onderzoek op zal verder bouwen. De recente ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer, het concept van Mobility-as-a-Service en de theoretische benadering voor dit onderzoek zullen in dit hoofdstuk aan bod komen.

2.1.1 Huidige ontwikkelingen

In deze paragraaf zullen de recente ontwikkelingen binnen zowel het openbaar vervoer als de gehele samenleving worden uitgewerkt.

Openbaar vervoer

De overheid heeft over het algemeen drie globale doelstellingen met betrekking tot het openbaar vervoer: bereikbaarheid, stedenbouwkunde en leefbaarheid en sociale aspecten. Het gaat hier dus om collectieve doelstellingen, die gesteld worden vanuit een gemeenschappelijk oogpunt (Koolen & Tertoolen, 2006). Deze doelstellingen zijn echter niet overall exact hetzelfde, zo stellen Koolen & Tertoolen (2006) dat in dichtbevolkte gebieden de doelstelling met betrekking tot bereikbaarheid en leefbaarheid belangrijk is dan in dunner bevolkte gebieden. In deze dunner bevolkte gebieden zou juist de sociale functie van het openbaar vervoer een belangrijkere rol spelen.

Momenteel ontbreekt er bij overheidsorganen de discussie over het feit of het openbare vervoer dat wordt verzorgd door de concessiehouders wel de doelen bereikt die de overheid zelf voor ogen heeft. Dit zou onder andere komen door het feit dat veel van deze doelstellingen vaak dubbel zijn en niet tegelijkertijd, met dezelfde vervoersvorm, te realiseren zijn voor de vervoerders, wat betekent dat vervoerders een afgewogen keuze zullen moeten maken (Eerdmans, Van Kooij & Van de Velde, 2009).

Wanneer de overheid geen collectieve doelstellingen heeft om te behartigen in een bepaald gebied hoeft het zich ook niet te bemoeien met het openbaar vervoer. Het zou het in deze gebieden over kunnen laten aan marktpartijen om het gebied te voorzien van vervoer. Koolen & Tertoolen (2006) stellen dat de overheid in deze gebieden alleen een kader stellende rol zou hoeven te spelen. Dit betekent dus een passieve rol die inhoudt dat er geen concessies, tariefrestricties of subsidies zullen zijn en dus alles aan de marktpartijen overgelaten zou moeten worden.

Imago

Het openbaar vervoer heeft al langere tijd te maken met een slecht imago. Zo was in 2005 de helft van de ondervraagden negatief over het openbaar vervoer en onder niet-gebruikers van het openbaar vervoer was dit zelfs ruim 60% (Berveling, Bakker, Harms & Van der Werff, 2009). Er is de afgelopen jaren echter wel een langzaam stijgende trend zichtbaar in het imago van het openbaar vervoer. Zo gaf men in 2015 het openbaar vervoer een 6, wat hoger was dan een paar jaar eerder. Er is echter een groot verschil tussen de beoordelingen van gebruikers en niet-gebruikers. Zo geven frequent gebruikers het OV gemiddeld een 7,9, terwijl dit cijfer onder niet-gebruikers een 4,0 is (I&O, 2015) en over het algemeen geldt dat hoe minder men gebruik maakt van het openbaar vervoer, hoe lager de beoordeling is. Men zou dus kunnen zeggen dat onbekend onbemind maakt in het geval van het openbaar vervoer (Berveling et al., 2009).

De grootste oorzaken van dit slechte imago zijn volgens Berveling et al. (2009) dat het openbaar vervoer minder flexibel is dan de auto en het daarom ook minder gemakkelijk in de dagelijkse routine van mensen is te verwerken, men is namelijk niet gebonden aan de vaste vertrektijden van het openbaar vervoer. Daarnaast komt nog dat men over het algemeen de kwaliteit en comfort van de eigen auto verkiest boven dat van het openbaar vervoer. Deze dingen samen laten zien dat de auto beter past in de westerse normen en waarden van autonomie en zelfbeschikking. Er is in de Westerse wereld nu eenmaal meer sprake van een autocultuur (Berveling et al, 2009).

Samenleving

Een trend binnen de samenleving die al langere tijd gaande is, is de trend van vergrijzing. Uit prognose van het CBS (2016) blijkt dat in 2030 er meer dan 4 miljoen Nederlanders boven de 65 zullen zijn. Het feit dat we allemaal ouder worden en dat de bevolking ook relatief ouder wordt brengt een aantal uitdaging voor de samenleving met zich mee, zo ook voor de inrichting van het openbaar vervoer.

Zo blijkt het voor ouderen zeer van belang dat ze niet in een sociaal isolement raken en nog gewoon deel kunnen uitmaken van de samenleving. Voor minder mobiele ouderen, is het openbaar vervoer in zo'n geval een goede oplossing. Echter voldoet het huidige openbaar vervoer niet altijd aan hun wensen. Het is voor deze mensen belangrijk dat ze dicht bij huis gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Omdat ouderen minder mobiel zijn en zich dus minder gemakkelijk kunnen verplaatsen hebben zij graag haltes dicht bij huis, dus worden zij hard geraakt door de recente ontwikkelingen van minder vervoer (Reizigersvereniging Rover, 2016).

Een andere wens van ouderen is dat het gemakkelijk moet zijn om vervoersbewijzen te kopen en reisinformatie te weten te komen. Nu blijkt het voor ouderen vaak lastig te

begrijpen hoe ze met een kaartjesautomaat om moeten gaan om een kaartje te kopen. Daarnaast vinden ouderen het vaak lastig om de reistijden te vinden en om te gaan met de complexe vervoerssystemen die er bijvoorbeeld in grotere steden zijn. Deze zaken worden in een onderzoek van Fiedler (2007) door ouderen aangegeven als stress verhogende factoren en daarom wensen ze ook maatregelen in het openbaar vervoer die zorgen voor minder stress en fysiek ongemak. Dit fysieke ongemak zouden de ouderen graag opgelost zien worden door middel van gebruiksvriendelijkere perrons, opstapplaatsen en voertuigen, want deze worden momenteel nog als gevaarlijk gezien door sommigen (Fiedler, 2007).

Naast de vergrijzing heeft ook de jongere generatie, de Millennials (de generatie geboren tussen 1982 en 2003), een specifieke behoefte als het gaat om mobiliteit. Zo is deze generatie duidelijk meer geneigd naar multimodal transport. Ze voelen zich dus minder gebonden aan een type vervoermiddel, dit betekent dus dat ze zullen kiezen voor het vervoermiddel dat op dat moment het meeste aan hun wensen voldoet.

Daarnaast vindt deze generatie het belangrijk dat ze constant verbonden zijn met de rest van de wereld. Wanneer transport hierop inspeelt zou het aantrekkelijker kunnen worden voor deze generatie. Deze wens valt sterk samen met de uitgesproken wens voor actuele reisinformatie, als tijden en storingen. Beide aspecten zouden goed kunnen bijdragen aan het vergroten van de aantrekkelijkheid van openbaar vervoer voor Millennials (APTA, 2013). Hierbij komt nog een steeds groeiende wens vanuit de samenleving om op een meer duurzame manier te leven en ook reizen. Men is steeds bewuster bezig met milieu en daar denkt men ook aan wanneer men een keuze maakt wanneer het gaat om het transport. Dit is onder andere zichtbaar, wanneer men kijkt naar de groei van het aantal elektrische en hybride auto's (APTA, 2013).

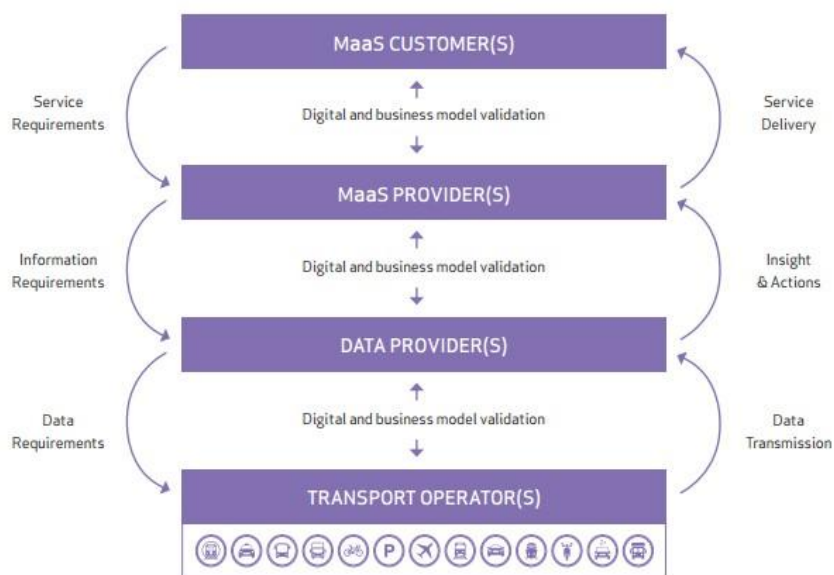
2.1.2 Mobility-as-a-Service

Momenteel zou de potentie van het Nederlandse openbaar vervoer niet volledig benut worden. Daarnaast heeft het openbaar vervoer te kampen met een imago probleem, voornamelijk onder niet-gebruikers. Een mogelijke oplossing voor deze problemen is om het Nederlandse transportsysteem helemaal over een andere boeg te gooien. Een alternatief hiervoor dat bij verschillende overheden en bedrijven wordt gezien als de toekomst van het personenvervoer is het concept Mobility-as-a-Service (Giesecke, Surakka & Hakonen, 2016) (Connekt, 2017).

Mobility-as-a-Service (MaaS) is een concept dat al langere tijd bestaat maar pas recentelijk werkelijkheid kon worden door de grote vooruitgangen in de mobiele technologie. Het

concept van MaaS wordt op verschillende manieren bekeken. Door Connekt (2017) wordt het gekenmerkt als een transitie in de mobiliteit waarbij het de consument is die de mobiliteit voor zichzelf inkoop in plaats van het investeren in vervoersmiddelen, zoals een eigen auto. Rantasila (2015) noemt het echter een bundeling van verschillende transportmiddelen, zowel publieke en private, in een gebruiksvriendelijke service die op die manier wordt aangeboden aan de eindgebruiker.

Het betreft dus een systeem waar publieke en private vervoermiddelen worden gecombineerd om aan de gezamenlijke vraag naar transport te voldoen. Dit vereist natuurlijk een goede samenwerking tussen de verschillende stakeholders betrokken in het proces zoals overheidsorganen, vervoersaanbieders en het bedrijfsleven. Zonder samenwerking van alle stakeholders is het namelijk lastig om een goed functionerend systeem neer te zetten (Rantasila, 2015).



Figuur 2: De waardeketen van een MaaS-systeem (Catapult, 2016).

In de in figuur 2 weergegeven waardeketen van het MaaS-ecosysteem worden de zaken weergegeven de verschillende stakeholders in het proces voor elkaar kunnen betekenen (Catapult, 2016). Deze samenwerking van stakeholders zou tot stand moeten komen door middel van een goed ontwikkeld businessmodel en gestimuleerd worden door de ontwikkelingen van de digitale voorzieningen (Catapult, 2016).

Het concept van Mobility-as-a-Service wordt vaak gezien als de toekomst van het vervoer (Connekt, 2017). Echter zijn er tegenstanders die nog niet overtuigd van het geheel

oplossende vermogen van het MaaS-concept voor alle problemen omtrent de gebruikerservaringen en beperkte mogelijkheden die het huidige openbaar vervoer met zich meebrengen (Henscher, 2016). Giesecke, Surakka & Hakonen (2016) typeren het concept van MaaS zelfs als een “hyped socio-technological phenomenon”. Het wordt echter wel door bijna alle partijen als een interessant concept gezien, wat zeker overwogen zou moeten worden wanneer men denkt aan de toekomst van het openbaar vervoer (Henscher, 2016).

Huidige MaaS-systemen

Het concept van Mobility-as-a-Service staat momenteel nog erg in haar kinderschoenen. Op het moment is de mobiele applicatie Whim het platform dat zichzelf profileert als dé aanbieder van MaaS-services, maar de app is momenteel alleen in Helsinki uitgerold (MaaS Global, 2017). In 2017 zal de app echter in meerdere regio's worden uitgerold, waaronder de West Midlands, het gebied rond Birmingham in Engeland (Whim, 2017).

Op het moment zijn er een aantal initiatieven opgezet volgens het MaaS-concept. Dit zijn veelal lokale initiatieven, opgezet door lokale bedrijven, vaak in samenwerking met de lokale overheden. Een aantal voorbeelden hiervan zijn Hannovermobil 2.0, Gscheid mobil (München), Smile (Wenen), Shift (Los Angeles) en het al eerdergenoemde MaaS-netwerk in Helsinki (Hofstra & Otto, 2016). De hiervoor genoemde initiatieven zijn echter allemaal op lokale schaal. Alleen de Duitse service Moovel biedt momenteel een service aan volgens het MaaS-concept dat verder reikt dan een bepaalde stad (Hofstra & Otto, 2016).

Dit betekent dus dat er momenteel nog geen dergelijk systeem in Nederland bestaat, maar toch zien Hofstra & Otto (2016) ook al voorzieningen in Nederland die veel doen denken aan het MaaS-concept. De OV Businesskaart en Mobility Mixx doen veel denken aan het MaaS-concept. Het zijn beiden namelijk services waar werknemers van bedrijven of organisaties één kaart krijgen waarmee ze gebruik kunnen maken van verschillende vervoersmogelijkheden. Daarnaast komen er veel startups op in Nederland die mogelijk een onderdeel van een MaaS-systeem zouden kunnen vormen en redelijk uit dezelfde gedachtegang redeneren, hierbij moet gedacht worden aan bedrijven als Amber Mobility, Snappcar en Toogethr.

Daarnaast wordt er hard geprobeerd om het MaaS-concept naar een hoger niveau te tillen in Nederland. Zo heeft Connexx in 2015 een taskforce opgericht, die uiteindelijk met het MaaSifest is gekomen. Hierin worden plannen gepresenteerd om het proces van MaaSadoptie te versnellen en dit MaaSifest is zelfs ondertekend door de provincies Noord-Brabant, Gelderland en Noord- en Zuid-Holland (Hofstra & Otto, 2016).

De momenteel bestaande versies van MaaS worden door Giesecke, Surakka & Hakonen (2016) geconceptualiseerd als een systeem dat zich richt op het vervoeren van personen over een vooraf bepaalde afstand, daarbij intelligent gebruikmakend van ICT, op een wijze die significant duurzamer zou zijn dan het gebruik van een eigen auto.

Er bestaat echter nog steeds een aanzienlijk gat tussen de werkelijkheid en de ideale situatie in de bestaande projecten. Om het gat tussen de momenteel bestaande systemen en de ideale situatie te overbruggen zouden er volgens Giesecke, Surakka & Hakonen (2016) vier inzichten worden meegenomen in het verdere onderzoek naar MaaS-systemen:

1. Het transportaanbod zou moeten verduidelijkt. Het is momenteel niet duidelijk wat nou wel binnen deze services zou vallen en welke transportmiddelen hier niet bij horen.
2. Het gebruik van MaaS-services zou niet ten koste mogen gaan aan het gemak van de consument.
3. Het bestaande aanbod aan transport moet beter in kaart gebracht worden en beter benut worden, dit zou momenteel nog niet voldoende gedaan worden.
4. De services moeten zo duurzaam mogelijk zijn, om zo haar volle potentie te kunnen benutten.

Bij een proefproject van het concept in Göteborg, Zweden kwamen echter andere problemen aan het licht. Ondanks dat de reizigers heel tevreden waren over de nieuwe vorm van transport en aan gaven de gebruikte app, UbiGo, wilden blijven gebruiken, is er niet verder gegaan met de ontwikkeling van een MaaS-netwerk in de stad. Het grote probleem hier was dat geen van de mogelijk betrokken partijen (overheid, vervoerders of bedrijfsleven) in de ontwikkeling wilden investeren, ondanks geslaagde deelname in het proefproject. Deze partijen gaven namelijk aan te twifelen over het succes van het concept op de lange termijn en waren zodoende niet bereid er groot in te investeren. Omdat niemand bereid was te investeren, werd er getwijfeld of men wel klaar zou zijn voor een dergelijk systeem (Karlsson, Sochor & Strömberg, 2016).

Toekomst MaaS-systemen

Mobility-as-a-Service staat dus nog in de kinderschoenen, maar heeft volgens sommigen dus wel de potentie om tot iets groots uit te groeien. Er bestaat echter wel nog het vraagstuk over wie mogelijk het initiatief zou moeten nemen voor eventuele implementatie van een MaaS-service. Na een onderzoek onder Duitse beleidsmakers concludeerden Spickermann, Grienitz & Von der Gracht (2014) dat deze beleidsmakers de voorkeur zouden geven aan een model waarin de marktpartijen de aandrijver zouden zijn. De publieke sector zou dan puur een regulerende rol spelen, terwijl de marktpartijen de grote trekkers achter de operatie zouden moeten zijn.

Er blijken echter een aantal problemen te bestaan met betrekking tot het implementeren van een MaaS-systeem. Zo bezitten overheden vaak betere informatie over gepersonaliseerde vervoerswensen, die echter wel essentieel is voor het ontwikkelen van een vraag gestuurd vervoerssysteem. Daarbij komt nog dat de overheden vaak niet bereid zijn gebleken om deze informatie te delen met marktpartijen (Spickermann, Grienitz & Von der Gracht, 2014). In Nederland is een groot deel van de vervoersinformatie in handen van de particuliere vervoerders, maar deze zijn ook huiverig om deze informatie te delen omdat ze bang zijn afgerekend te worden op deze cijfers (Eerdmans, Van Kooij & Van de Velde, 2009). Als deze informatie door overheden niet gegeven zou worden, zullen marktpartijen deze informatie zelf moeten verzamelen, want zonder data is het bestaan van deze vraag gestuurde systemen een lastig verhaal (Heiskala, Jokinen & Tinnilä, 2016). Een mogelijke oplossing voor dit probleem is het platform SMALL (Smart Mobility for All). Dit is een gedeeld datasysteem dat gericht is op het harmoniseren van datastromen van verschillende stakeholders in de vervoerssystemen. Het zal niet werken als een afzonderlijk systeem, maar zal werken als een “enabler” voor het ontwikkelen van een groter MaaS-netwerk (Melis et al., 2017).

Daarnaast moet het technologische draagvlak in de samenleving breed genoeg zijn dat genoeg mensen gebruik kunnen maken van de services en dat het ook aantrekkelijk is voor mensen om er gebruik van te maken (Heikkilä, 2014).

Het implementeren van innovatieve vormen van openbaar vervoer vereist dus een duidelijke “change of attitude” (Daniels & Mulley, 2012). Deze verandering moet niet alleen bij de besturende partijen als overheid en vervoerder plaatsvinden, maar ook in de hoofden van de potentiële gebruikers zelf (Daniels & Mulley, 2012). Voor een optimaal werkend MaaSnetwerk zal er namelijk genoeg data voorhanden moeten zijn en dit kan alleen wanneer gebruikers hun privacy enigszins aan de kant schuiven, aangezien specifieke data over hun reisgedrag essentieel is voor een goed werkend netwerk (Melis et al., 2017).

Daarnaast zijn de momenteel heersende cultuur van autobezit en het negatieve imago van het openbaar vervoer factoren die een algehele acceptatie van een MaaS-systeem zouden kunnen bemoeilijken. Voor een goed functionerend MaaS-systeem is het namelijk van belang dat men ook bereid is om een ander vervoermiddel dan de auto zou willen gebruiken, maar dan zal er dus wel iets gedaan moeten worden aan deze factoren (Heikkilä, 2014).

Om onder andere deze problemen voor te zijn of te verhelpen komt Heikkilä (2014) met 7 stappen die genomen moeten worden door de overheden, voordat er een succesvol MaaSsysteem zou kunnen ontstaan:

1. De samenwerking tussen alle stakeholders moet goed gecoördineerd worden. Alleen zo kan er een succesvol ecosysteem ontstaan. De wensen van alle stakeholders moeten hierbij meegenomen worden, zodat niemand achtergesteld wordt.
2. De wetgeving en regulering moeten worden aangepast zodat ze voldoen aan het ecosysteem.
3. Nieuwe algemeen geldende regels en wetten instellen en ervoor zorgen dat deze ook worden nagekomen.
4. De transportmogelijkheden moeten een reorganisatie ondergaan. De huidige transportmogelijkheden sluiten namelijk niet aan op de wensen en zaken die benodigd zijn voor een succesvol MaaS-systeem.
5. Vestiging van de veranderde transportmogelijkheden. Dit betekent dat ook nieuwkomers op de markt die voldoen aan de behoeften van het nieuwe ecosysteem moeten worden toegelaten.
6. Herziening van de koop- en subsidiëring procedures.
7. Ruimte voor pilots en testgebieden. Ervaringen die bij pilots en in testgebieden worden opgedaan zijn namelijk zeer belangrijk in de ontwikkeling van een succesvol ecosysteem.

Heikkälä (2014) stelt dat wanneer deze stappen gevolgd worden door de overheden dat het dan de weg plaveit voor een mogelijke implementatie van een MaaS-systeem. Daarnaast stelt Heikkälä (2014) dat er zo snel mogelijk begonnen zou moeten worden met testgebieden en pilots. Door middel van deze pilots zouden namelijk gaten in de regelgeving kunnen worden opgespoord en mogelijk worden verholpen. Daarnaast zouden dergelijke pilots ervoor kunnen zorgen dat er innovatieve bedrijven inspelen op het systeem, wat weer een voordeel kan zijn voor een toekomstig systeem.

Mogelijke rollen

Zoals in deelvraag 1 is aangegeven is het van belang dat het duidelijk is welke rollen er bestaan voor de verschillende overheden in relatie tot de implementatie van het concept Mobility-as-a-Service. De Vervoersonderneming (2016) heeft drie mogelijke rollen voor de overheden geïdentificeerd: Afwachten, Helpen of De kar trekken. Deze rollen zullen in dit onderzoek worden aangehouden om de gewenste rollen van verschillende overheden aan te koppelen.

Afwachten

Afwachten zou inhouden dat de overheid niets zou ondernemen voor het faciliteren van een

MaaS-systeem en de bal dus volledig bij de marktpartijen legt. Dit betekent echter wel dat de reeds bestaande hobbels die er zijn voor marktpartijen niet weggenomen zullen worden, wat betekent dat het lastiger wordt voor de marktpartijen om een goed functionerend MaaS-systeem in te implementeren. Het niks doen door de overheid kan echter ook ontmoedigende effecten hebben op de marktpartijen. Het neemt voor hen namelijk een prikkel om te investeren weg (Holmberg, Collado, Sarasini & Williander, 2016). Een ander mogelijk gevolg van alles overlaten aan de markt is dat de winst van de exploitatie van het transport wel in private handen komt, maar dat de het risico nog voor een groot deel bij de gehele maatschappij blijft liggen, bijvoorbeeld de wegen waar op gereden wordt blijven van de overheid (Doherty et al., 2004).

Helpen

Helpen zou betekenen dat er een soort publiek-private samenwerking zou ontstaan tussen de overheid en de marktpartijen. De overheid neemt in dit geval actief de belemmeringen weg voor de marktpartijen, die echter nog steeds de werkelijke initiatiefnemers zullen zijn. De gedachtegang aan het betrekken van private partijen bij het uitvoeren van het beleid of bij het realiseren van beleidsproducten is dat men de veronderstelling heeft dat deze samenwerkingsverbanden betere producten of een betere efficiëntie oplevert dan wanneer een van beide partijen dit alleen zou doen (Klijn & Van Twist, 2007). Deze vorm van samenwerking kan zich uiten in twee verschillende vormen. Ten eerste kan de overheid concessies of contracten uitgeven, wat in het huidige openbaar vervoer al wordt gedaan. Deze contracten kunnen gaan over het ontwerp, de bouw, de financiering en het beheer van bijvoorbeeld infrastructurele projecten. Een voordeel dat deze vorm met zich meebrengt is dat er lagere transactiekosten zijn, maar de private aanbesteder kan ook nieuwe oplossingen creëren omdat hij de toezegging heeft om het project over een langere tijd te beheren (Klijn & Van Twist, 2007). Daarbij komt ook dat over het algemeen private vervoerders worden geacht betere en stabielere vervoersvoorzieningen aan te bieden, wat een reden voor de overheid kan zijn om dit over te laten aan marktpartijen (Holmberg et al., 2016)

Een tweede vorm van publiek-private samenwerking is dat overheid en marktpartijen beide afzonderlijke activiteiten hebben en dat deze deelprojecten dan worden geïntegreerd om een meerwaarde te creëren. Hierdoor kan er een synergie tussen beiden ontstaan en zo kunnen er interessante inhoudelijke uitkomsten uitrollen (Klijn & Van Twist, 2007).

De kar trekken

Wanneer de overheid daadwerkelijk de kar zou trekken dan zouden ze naast helper ook initiatiefnemer zijn. Dit zou de overheid dan doen zodat een mogelijk MaaS-systeem

bepaalde maatschappelijke doelen kan dienen. Deze rol zou door de overheid genomen worden wanneer ze het maatschappelijke nut op het gebied van mobiliteit willen optimaliseren (De Vervoersonderneming, 2016). In sommige gevallen zijn de maatschappelijke opbrengsten van een innovatie groter dan de private opbrengsten voor een bedrijf. Wanneer dit het geval is, is de innovatie voor de overheid interessanter dan voor een privaat bedrijf en kan er vanuit de overheid dus gekozen worden voor het stimuleren van deze innovatie. Daarnaast kan een reden voor investeren van de overheid zijn om de verspreiding van een innovatie te bevorderen. Voor sommige bedrijven is het niet interessant om hun innovatie over een groter gebied te verspreiden, terwijl dit wel van belang is voor de overheid. In dit geval kan de overheid er ook voor kiezen om over te gaan op investeren (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2013). Ook zorgt overheidsingrijpen voor enige zekerheid. Men is voor redelijk basale voorzieningen niet afhankelijk van de grillen die de markt met zich mee kan brengen, wat vanuit een maatschappelijk oogpunt zeer wenselijk kan zijn. En in dat soort gevallen zal de overheid ervoor kiezen om zelf het heft in handen te nemen (Doherty et al., 2004).

Wat hier dus duidelijk wordt is dat overheidsingrijpen meestal wordt ingezet om falen van de markt te voorkomen. Daar komt nog bij dat complete infrastructuurprojecten in de meeste gevallen simpelweg te duur zijn voor private investeerders om zelf te betalen en dus veel minder aantrekkelijk voor hen zijn (Doherty et al., 2004).

Ingrepen door de overheid zouden dus marktfalen op kunnen lossen, echter kan het ook zo zijn dat wanneer de overheid een informatieachterstand heeft er onrendabele projecten worden gesteund. Daarnaast kan overheidssteun zich ook onbedoeld richten op bedrijven die zonder overheidssteun ook al zouden innoveren, dit maakt dus duidelijk dat een goede informatievoorziening van groot belang is (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2013) Er moet bovendien ook gewaakt worden voor zogenaamde negatieve reboundeffecten. Dit zou betekenen dat door subsidiëring of ander overheidsingrijpen de kosten van het openbaar vervoer voor de producent en de consument zouden stijgen (Holmberg et al., 2016).

2.1.3 Beleid

In dit onderzoek wordt gekeken naar de empirie door middel van de theorie van de beleidsarrangementen. Er wordt gebruik gemaakt van deze theorie omdat er in dit onderzoek gekeken wordt naar de vorming van beleid vanuit het perspectief van de gehele samenleving en niet alleen vanuit het perspectief van de beleidsmakers, dit zou mogelijk een breder beeld geven van het uiteindelijke beleidsvormingsproces.

Een issue dat altijd centraal staat wanneer het gaat om overheidsbeleid zijn de voortdurend veranderende verhoudingen tussen overheid en samenleving (Hajer, 2003). Dit heeft niet alleen invloed op de beslissingen van de overheid, maar ook op de houding die de samenleving heeft ten opzichte van de overheid. Een tijdelijke stabilisatie van de inhoud en organisatie van het beleidsdomein, wordt ook wel een beleidsarrangement genoemd (Van Tatenhove, 2000). Een dergelijk beleidsarrangement kan worden geanalyseerd door vier dimensies: coalities, beschikbare hulpbronnen, “rules of the game” en beleidsdiscoursen. In tabel 1 worden deze dimensies uitgewerkt (Van Tatenhove et al., 2000):

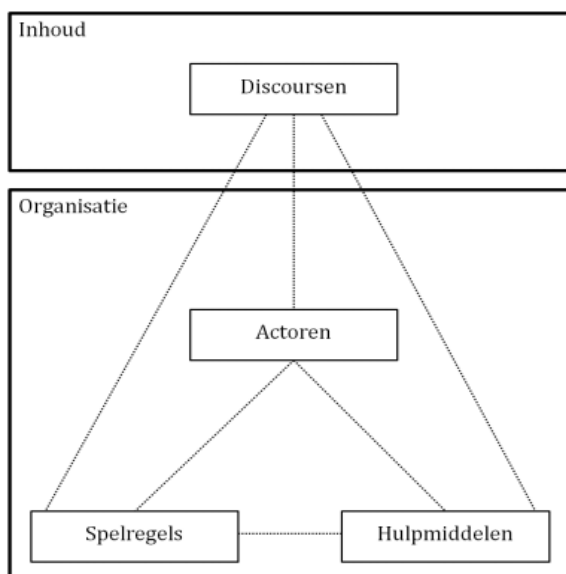
Coalities	<p>Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de coalities, maar naar alle publieke en private actoren die betrokken zijn op een bepaald beleidsterrein. Van een coalitie is pas sprake wanneer twee of meerdere van deze actoren met elkaar samen gaan werken, bijvoorbeeld op basis van gedeelde hulpbronnen of doelen.</p> <p>MaaS: Nationale, provinciale en gemeentelijke overheden, Vervoerders, bedrijven/startups in de transportsector, reizigersoverleg.</p>
Resources	<p>Dit kunnen zowel formele bevoegdheden zijn als zaken zoals: expertise, geld, mankracht of grond. De mate waarin de resources beschikbaar zijn voor elke actor kan ervoor zorgen dat er afhankelijkheden ontstaan tussen actoren en heeft bepaalde machtsverhoudingen tussen actoren als gevolg.</p> <p>MaaS: Overheden: Het uitschrijven van concessie, dus ook bepalen welke vervoerder het vervoer regelt in het gebied.</p>
Rules of the game	<p>Dit zijn bepaalde formele of informele spelregels die voor enige stabiliteit zorgen binnen het beleidsvormingsproces. Hierbij moet gedacht worden aan wetten en regels (formeel) of normen en waarden (informeel), die zich bezighouden met de vragen wie er deel mogen nemen aan de debatten en hoe beleid daadwerkelijk tot stand komt.</p> <p>MaaS: Concessie zorgen voor enige stabiliteit qua aanbieder van vervoer in een regio. Een concessie duurt over het algemeen 5 á 10 jaar.</p>
Discoursen	<p>De ideeën die actoren hebben over hoe en door wie bepaalde beleidsproblemen zouden moeten worden opgelost. Er kunnen ook meerdere discoursen tegelijkertijd zijn, maar het dominante</p>

	<p>discours voert de boventoon. Een dominant discours is wanneer er consensus bestaat tussen de verschillende actoren over het discours.</p> <p>MaaS: Congestieproblematiek, OV heeft een slecht imago, Duurzaamheid, afnemend aanbod OV in bepaalde regio's.</p>
--	--

Tabel 1: De operationalisatie van de beleidsarrangemententheorie op basis van Van Tatenhove et al., 2000.

Deze dimensies laten zowel de organisatorische en inhoudelijke aspecten van een beleidsdomein zien, waar de coalities, resources en rules of the game het organisatorische aanduiden en de discoursen het inhoudelijke aspect behelzen. Een verandering in een van deze vier dimensies kan een innovatie in beleid met zich meebrengen. Een verandering met betrekking tot de coalities kan bijvoorbeeld zijn dat er nieuwe actoren worden toegelaten tot het beleidsvormingsproces. Wanneer de machtsrelaties veranderen kan dit komen doordat hulpbronnen van een bepaalde actor wegvallen. Een verandering in de “rules of the game” hebben uiteraard ook invloed op inhoud en vorming van beleid en een verandering binnen de beleidsdiscoursen zou bijvoorbeeld kunnen komen door een herdefiniëring van de kernconcepten van de heersende discoursen (Van Tatenhove, 2000).

Naast het feit dat al deze factoren van invloed zijn op het beleid, zijn deze factoren ook met



Figuur 3: De samenhang tussen factoren binnen de beleidsarrangementenbenadering (Osinga, 2012).

elkaar verbonden. Zo zijn de “rules of the game” van invloed op de actoren die aan het proces deelnemen. Ook krijgen de “rules of the game” en resources pas een duidelijke betekenis in verband met een discours. Dit geeft dus aan dat een verandering in een van de factoren niet alleen invloed heeft op het beleid, maar ook van invloed kan zijn op een van de andere factoren (Osinga, 2012). Dit maakt het lastig om de verschillende factoren van de beleidsarrangementenbenadering afzonderlijk te analyseren, omdat er dus naast overlap tussen de factoren vaak ook samenhang tussen de factoren bestaat. Deze samenhang is weergegeven in figuur

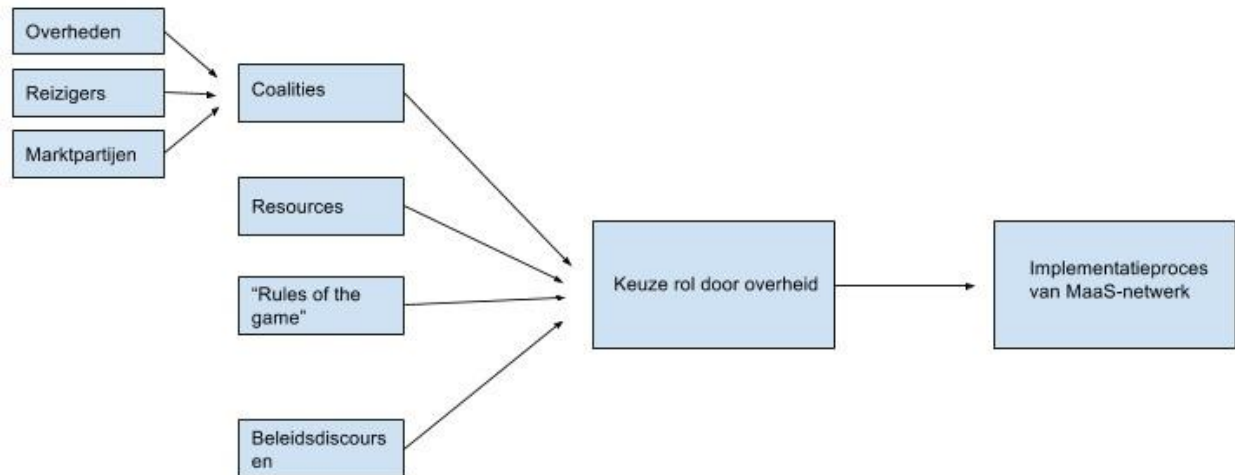
3.

Het is dus zo dat wanneer er iets verandert in een van de factoren zal dit invloed hebben op de manier waarop beleid tot stand komt en de inhoud van de besluiten. Deze manier van naar beleid kijken, belicht niet alleen de beleidsmakers in het beleidsvormingsproces, maar laat zien dat er nog vele andere invloed zijn op het vormen van beleid, zogenaamde “informele netwerken” (Hajer, 2003). Deze manier van kijken naar beleidsvorming laat een proces zien waar een overgang waarneembaar is van government naar governance (Hajer, 2003). Dit wil zeggen dat er besluiten niet meer puur door de overheid genomen worden, maar dat besluiten een grote “backstage” hebben en zonder deze activiteiten zouden de besluiten nooit genomen kunnen worden (Hajer, 2003).

Deze transitie van government naar governance zou ook geconstateerd kunnen worden wanneer er gekeken wordt naar de Nederlandse overheid en de garantie van publieke voorzieningen. Er is namelijk mede door de economische crisis en de daarbij behorende bezuinigingen een ontwikkeling waar te nemen waarbij de overheid steeds minder publieke voorzieningen garandeert. Ze doen dit met de hoop dat de samenleving de ontstane gaten willen dekken door middel van eigen ‘burgerinitiatieven’ (Oude Vrielink & Verhoeven, 2011). De verandering bij de beleidsvorming is hier dus mede ingezet door een verandering van de beschikbare hulpbronnen, geld in dit geval. De overheid voelde zich in dit geval genooddaakt om andere vormen van beleid te nemen. Daarnaast zijn er andere actoren, namelijk de burgers, meegenomen in het beleidsproces wat uiteindelijk heeft geresulteerd in de vorming van meerdere burgerinitiatieven.

De overheid heeft dus door de bezuinigingen een bewuste keuze maken tussen leiden of het scheppen van voorwaarden (Van Leent, 2012). De leidende rol is een actieve rol waarin de overheid initieert, coördineert en zelf de partijen selecteert die eventueel nodig zijn voor het realiseren van de publieke voorziening. Wanneer de overheid de voorwaardenscheppende rol inneemt zal de overheid zelf niet actief initiëren en coördineren. Daarentegen zou het wel een helpende rol kunnen vervullen voor de marktpartijen of burgers die de verantwoordelijkheid wel pakken om de publieke voorziening op zich te nemen (Van Leent, 2012).

2.2 Conceptueel model



Figuur 4: Het conceptueel model van het onderzoek op basis van de beleidsarrangemententheorie (Van Tatenhove et al., 2000).

Op basis van de voorgaande paragrafen met daarin de begrippen die het meest van belang zijn voor het onderzoek. Zoals al eerder aangegeven zal de rolkeuze door de overheid worden benaderd vanuit de beleidsarrangemententheorie en uit deze rolkeuze zullen de gevolgen komen die deze rolkeuze mogelijk zou hebben op het implementatieproces van een MaaS-netwerk.

Het model begint met de vier factoren uit de beleidsarrangemententheorie: coalities, resources, "rules of the game" en de beleidsdiscoursen (Van Tatenhove, 2000). Vanuit deze factoren zullen de keuzes voor de verschillende rollen door de overheid worden geanalyseerd. De rolkeuze zal daarna zijn gevolgen hebben voor gang van zaken in het implementatieproces van een MaaS-netwerk.

Hoofdstuk 3 Methodologie

3.1 Onderzoeksstrategie

Voor dit onderzoek is er een kwalitatieve case study gedaan. *‘Een casestudy is een onderzoek waarbij de onderzoeker probeert om een diepgaand en integraal inzicht te krijgen in één of enkele tijdruimtelijk begrensde objecten of processen’* (Verschuren & Doorewaard, 2007). Voor deze onderzoeksmethode is gekozen omdat dit een methode is waarmee de ware standpunten van de overheden kunnen worden uitgediept. Om een zo betrouwbaar mogelijk inzicht te verkrijgen in de cases is er gezocht naar een triangulatie van methoden en bronnen. Dat wil zeggen dat het onderzoek is gebaseerd op verschillende methoden en bronnen (Verschuren & Doorewaard, 2007).

Momenteel is er nog weinig onderzoek gedaan op het gebied van Mobility-as-a-Service in Nederland. Om de volledige keuze van rollen door overheden en de gevolgen daarvan in kaart te brengen kan er niet worden teruggevallen op bestaande documenten en zal er dus nieuwe, kwalitatieve informatie worden vergaard, door middel van semigestructureerde interviews. Er is gewerkt met semigestructureerde interviews omdat op deze wijze het interview nog gestuurd kan worden en er zodoende meer zekerheid bestaat over het verkrijgen van de benodigde informatie voor het beantwoorden van de hoofd- en deelvragen. Om de informatie te verkrijgen die nodig is voor het beantwoorden van de hoofd- en deelvragen is er tijdens de interviews naast de algemene informatie met name ingegaan op de verschillende factoren van de beleidsarrangementenbenadering: coalities, resources, “rules of the game” en discoursen. Daarnaast is er ook gevraagd naar de toekomstvisies van de respondenten en hoe de respondenten de toekomst van het openbaar vervoer voor zich zien. Als laatste is de respondenten gevraagd naar de mogelijke rol die zij zien weggelegd voor de overheden met betrekking tot de realisatie van een MaaS-systeem. De antwoorden op deze vragen trachten een zo goed mogelijk antwoord te geven op de opgestelde hoofd- en deelvragen.

3.2 Onderzoeksmateriaal

In dit onderzoek is gekeken naar 7 verschillende cases om een zo compleet mogelijk beeld te scheppen van de situatie in Nederland. Omdat huidige openbaar vervoerssystemen vaak gemeentegrenzen overstijgen, is ervoor gekozen om bij dit onderzoek alleen uit te gaan van de Ov-autoriteit in een bepaalde regio, dit betreft niet alleen provincies, maar ook de stadsregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag. Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen

van de verschillende standpunten van de verschillende overheden is in dit onderzoek getracht om zo divers mogelijke cases te gebruiken. De diversiteit van de cases is bekeken aan de hand van twee factoren. Ten eerste heeft Connekt in 2016 het MaaSifest opgesteld, waarin verschillende partijen, zowel overheden als bedrijven, aangeven te gaan voor een toekomst waarin MaaS een belangrijke rol speelt op het gebied van mobiliteit (Connekt, 2016). Het MaaSifest is uiteindelijk ondertekend door 5 overheden ondertekend: de provincies Noord-Brabant, Gelderland, Noord-Holland en Zuid-Holland en de metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH). Om een beeld te krijgen van de standpunten van deze overheden zijn drie van deze overheden gebruikt als cases voor dit onderzoek, namelijk Noord-Brabant, Gelderland en Zuid-Holland. Ten tweede is ervoor gekozen om cases te kiezen die verspreid liggen over het land. Op deze manier wordt er namelijk voor gezorgd dat de overheden aan de rand van het land niet zijn ondervertegenwoordigd in dit onderzoek en zodoende is er gekozen voor een mix tussen overheden gelegen in de Randstad en overheden die buiten de Randstad liggen. Er zijn in dit onderzoek twee cases gekozen die zich binnen de Randstad bevinden: Vervoerregio Amsterdam en Provincie Zuid-Holland. Er zijn twee overheden als case gekozen die tegen de Randstad aan liggen, maar er geen onderdeel van uit maken: de provincies Noord-Brabant en Gelderland. Als laatste zijn er nog 3 overheden gekozen die verder van de Randstad afliggen: het Ov-Bureau Groningen-Drenthe en de provincies Limburg en Zeeland.

Een overzicht van de gekozen cases is weergegeven in tabel 2.

	MaaSifest ondertekend	Centraal gelegen
Amsterdam		X
Gelderland	X	+/-
Groningen-Drenthe		
Limburg		
Noord-Brabant	X	+/-
Zeeland		
Zuid-Holland	X	X

Tabel 2: De typering van de gekozen cases voor het onderzoek

Hoofdstuk 4 Resultaten

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de dataverzameling gepresenteerd. Voor elke casus zal ieder thema van de beleidsarrangemententheorie uiteen gezet worden. De analyse van deze resultaten is te vinden in hoofdstuk 5.

4.1 Vervoerregio Amsterdam

Algemeen

Het interview in Amsterdam is afgenomen met Ingrid de Bruijn van de Vervoerregio Amsterdam. De Bruijn is strategisch projectleider Openbaar Vervoer bij de Vervoerregio Amsterdam, waar ze nu ongeveer een jaar werkzaam is. Amsterdam is een van de twee stedelijke vervoerregio's in Nederland, samen met Rotterdam-Den Haag. De regio geeft 4 concessies uit: Stad Amsterdam (GVB), Zaanstreek (Connexxion), Waterland (EBS) en Amstelland en Meerlanden (Connexxion). Deze laatste concessie loopt aan het eind van 2017 af en in de nieuwe aanbesteding is er specifiek in de richting van Mobility-as-a-Service uitgevraagd.

Coalities

De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever van al het openbaar vervoer in de regio van Amsterdam. Het bezit een andere rol dan de meeste opdrachtgevers voor openbaar vervoer omdat het hier geen provincie betreft. De vervoerregio is in feite een samenwerking van 15 gemeenten waarvan de gemeente Amsterdam de grootste is. Dit is ook zichtbaar door het feit dat de Amsterdamse wethouder, Pieter Litjens, de directe bestuurder van de vervoerregio is. De Regioraad, de colleges van Burgemeester en wethouders van elke gemeente, moet uiteindelijk goedkeuring geven aan de plannen van de vervoerregio. Naast de overheden zijn er uiteraard ook de vervoerders die stakeholder zijn, dit zijn de GVB, Connexxion en EBS. Het net van betrokken partijen wordt met name bij de concessie Amstelland en Meerlanden steeds groter. Omdat in die concessie meer is uitgevraagd naar het concept van Mobility-as-a-Service is het de bedoeling dat de vervoerder, Connexxion in dit geval, ook andere vormen van mobiliteit gaat aanbieden. Hiervoor benaderen zij steeds meer externe partijen. Hierbij moet gedacht worden aan Gobike, een bikesharing systeem en Axle, een sloten en fietsenfabrikant. Schiphol is daarnaast ook gelegen in dit concessiegebied en dus is de luchthaven ook een grote stakeholder in de regio, omdat het van nationaal belang is dat Schiphol goed bereikbaar is voor reizigers en werknemers. Hiernaast zijn er ook andere bedrijven die bezig zijn met de mobiliteit in de regio maar niet

direct door vervoerder of overheid hier tot benaderd zijn. Dit zijn echter wel bedrijven die mogelijk binnen een MaaS-systeem zouden passen. Hierbij moet gedacht worden aan Abel (deeltaxi's), Sixt (autoverhuur).

Ook bij de Zuidas, het financiële hart van Amsterdam, hebben verschillende bedrijven initiatieven opgezet om hun bedrijven bereikbaar te houden voor hun werknemers. Als de Zuidas niet meer bereikbaar is, willen bedrijven zich er ook niet meer vestigen.

Resources

De middelen die de vervoerregio tot haar beschikking heeft zijn aanzienlijk verschillend van andere opdrachtgevers voor openbaar vervoer. Voorheen kregen alle 12 provincies en 7 stadsregio's een Brede Doel Uitkering (BDU) waar je dan zelf schotten in mocht plaatsen en dus zelf mocht bepalen hoeveel geld waarheen ging. Tegenwoordig geldt deze BDU echter alleen nog maar voor de twee overgebleven stadsregio's. De BDU voor Amsterdam bedraagt 4 miljard euro over 10 jaar. Hiervan moet echter alles wat te maken heeft met mobiliteit, verkeer en vervoer betaald worden, dus bijvoorbeeld ook de infrastructuur van de tram- en metrorails.

Een ander middel dat de vervoerregio heeft is uiteraard het uitgeven van de concessies. Hierin kunnen ze aangeven wat ze wensen met betrekking tot het Ov in het gebied en dan kunnen vervoerders daar hun bod op doen en uiteindelijk mag de vervoerregio een keuze maken over de uiteindelijke vervoerder. Dit gebeurt allemaal volgens de Europese aanbestedingsprocedure.

Rules of the Game

Een belangrijke vaste procedure, waar eigenlijk alle opdrachtgevers voor openbaar vervoer mee te maken hebben, zijn de Europese aanbestedingsprocessen. Dat is een rigide proces van regels en procedures. Het is afhankelijk van hoe strak de opdrachtgever de uitvraag heeft gedaan, hoeveel inbreng de vervoerders kunnen geven.

Het concept van de concessie helpt ook niet met de realisatie van open data. Deze data bevat namelijk essentiële informatie over het concessiegebied en geeft dus de huidige concessiehouder een voordeel over zijn concurrenten. Dit is de reden waarom eigenlijk alle vervoerders niet staan te springen om hun data openbaar te maken, iets wat wel essentieel is voor een mogelijk MaaS-netwerk.

Daarnaast klopt volgens De Bruijn het vooroordeel over de overheid dat ze traag werken. Zo zou je jaren verder zijn, voor je iets geregeld hebt. Dit helpt niet met de flexibiliteit, die soms gewenst is van de overheid. Dit komt doordat de overheid vaak gebonden is aan wet- en regelgeving, iets wat bedrijven minder hebben en waardoor zij dus vrijer en flexibeler kunnen

handelen. De Bruijn noemt het een voordeel dat er zoveel geregeld is in Nederland, maar dit heeft wel als gevolg dat het een log geheel wordt.

Discoursen

De Bruijn heeft een trend waargenomen dat wensen van mensen met betrekking tot hun vervoer aan het veranderen zijn. Ze ziet steeds meer mensen gebruik maken van deelfiets- of deelautoinitiatieven. Mede door deze ontwikkeling komt er bij de overheden en opdrachtgevers van het openbaar vervoer meer aandacht voor dergelijke initiatieven. Waar men vroeger als voornaamste doel had om zoveel mogelijk bussen te laten rijden, willen de overheden dat de vervoerders nu ook kijken naar de wensen van de reizigers en zich daar ook aan aanpassen. Dit heeft ook geleid naar een grotere focus naar de reis als geheel en niet alleen de afzonderlijke onderdelen van het openbaar vervoer. Dit manifesteert zich onder andere in de nieuwe concessie voor Amstelland en Meerlanden, waar nadrukkelijk wordt gezocht naar oplossingen die ook buiten het openbaar vervoer liggen. De Bruijn denkt dat deze ontwikkeling onder meer tot stand is gekomen doordat de vervoerregio de laatste jaren last heeft gehad van de bezuinigingsronde en zich daardoor meer heeft gefocust op wat de reizigers willen en het op deze manier meer kostenefficiënt te maken.

Een mogelijk probleem voor een het implementeren van een MaaS-netwerk is dat bestuurders het momenteel het nog lastig vinden om tegen hun inwoners te zeggen dat de bus verdwijnt. De bus is namelijk iets tastbaars en iets wat de inwoners begrijpen. Het bestellen van vervoer via een app vinden bestuurders lastig om uit te leggen aan hun inwoners en zijn daarom ook redelijk huiverig om een dergelijke overstap te maken.

4.2 Gelderland

Algemeen

Het interview in Gelderland is gehouden met Marieke Kassenberg, een strateeg bij het Team Mobiliteit van de provincie Gelderland, met een focus op het openbaar vervoer en slimme mobiliteit. Het openbaar vervoer in de provincie ziet er nog klassiek uit. De provincie heeft 3 concessies die het lijngebonden openbaar vervoer regelen. Deze 3 concessies zijn: Arnhem-Nijmegen (Hermes), Achterhoek-Rivierenland (Connexion) en Veluwe (Syntus).

Coalities

Naast de standaard samenwerking met de 3 vervoerders in de provincie, werkt de provincie ook nauw samen met de 6 regio's in de provincie. Dit doen ze in ontwikkelteams waar ze

kijken hoe ze het openbaar vervoer in de regio weer verder kunnen ontwikkelen. Ook werkt de provincie Gelderland veel samen met Noord-Brabant, Overijssel en Flevoland om te kijken hoe ze de mobiliteit kunnen verbeteren buiten de lopende concessies om. Deze samenwerking is volledig vrijwillig ontstaan en wordt voornamelijk gebruikt bij experimenten. Ook werkt Gelderland samen met Noord-Brabant en Amsterdam in een pilotprogramma. De Gelderse pilot zal rond Heyendaal plaatsvinden, maar het bleek daar toch lastig om alle stakeholders aan boord te krijgen. Om het experiment van de grond te krijgen moesten namelijk Arriva, NS en Connexxion allemaal open data geven en dat bleek toch een lastig punt te zijn voor deze bedrijven, vanuit een concurrentie oogpunt.

Resources

Afgelopen jaar is de Brede Doeluitkering voor verkeer en vervoer afgeschaft, wat betekent dat vanaf volgend jaar de provincies het geld in hun provinciefonds krijgen en het naar eigen inziens mogen verdelen en dus zelf de schotten mogen plaatsen. Momenteel besteed Gelderland zo'n 130 miljoen aan het openbaar vervoer in de provincie. Daarnaast stopt de provincie nog redelijk veel eigen geld in het openbaar vervoer. Dit eigen geld gaat niet zo zeer naar de exploitatie, maar voornamelijk naar investeringen, bijvoorbeeld met betrekking tot spoorverdubbeling op het traject Arnhem-Winterswijk.

Rules of the Game

Kassenberg zegt dat de huidige concessiestructuur voornamelijk gefocust is op één partij, dit is echter tegenstrijdig met het concept van MaaS, waar er juist een hele hoop partijen betrokken zullen worden. Ze denkt dat door minder rigide te zijn in de concessie er een grotere verscheidenheid kan worden ontwikkeld, maar momenteel zouden deze concessies nog te star zijn. Toch is Kassenberg van mening dat er veel mogelijk is in de huidige wetgeving.

Daarnaast ziet Kassenberg weinig kans voor kleinere initiatieven. Zo zie je op de markt van deelfietsen dat de Ov-fiets zo dominant is dat het voor beginnende initiatieven lastig is om voet aan de grond te krijgen. Maar in een mogelijk MaaS-netwerk zouden deze partijen wel betrokken moeten worden, zodat er meer flexibiliteit in het netwerk wordt aangebracht. Om het probleem van gebrek aan open data te verhelpen stelt Kassenberg een soort tussenplatform voor, waar alle partijen hun data open stellen, zodat niet ieder platform weer elke partij af hoeft om data te verkrijgen. Zo heb je dus een backoffice platform waar alle consumenten platforms hun data vandaan kunnen halen.

Discoursen

Een aantal jaar geleden heeft de provincie Gelderland haar Ov-visie opgesteld en het voornaamste punt hierin was dat een deel van het lijngebonden openbaar vervoer zal worden vervangen door andere mobiliteitsconcepten. Dit zou voornamelijk het geval zijn op het landelijk gebied omdat daar het openbaar vervoer niet meer betaalbaar is. Maar deze omslag is overal merkbaar, omdat het veel beter aansluit op de vraag van de reizigers. Ook denkt Kassenberg dat er een cultuurverandering moet komen bij mensen, ze zouden af moeten van het idee dat bus de beste optie is, maar daar zou dus verandering in moeten komen, maar hoe ze deze verandering precies teweeg gaan brengen weten ze ook nog niet. Een dergelijk verandering zou ook plaats moeten vinden bij de overheid, omdat de ideale situatie volgens Kassenberg eist dat de overheid een beetje sturing inlevert. Dit is echter iets waar de overheid niet van houdt, want die houden het liefst alles in eigen hand zodat ze er gemakkelijk hun eigen stempel op kunnen drukken.

4.3 Ov-Bureau Groningen-Drenthe

Algemeen

Het interview in Assen vond plaats met Jan van Selm, de directeur van Ov-bureau Groningen-Drenthe. Het Ov-Bureau Groningen-Drenthe is de Ov-autoriteit in beide provincies en is een dochter van de beide provincies en de gemeente Groningen. Het gebied is een concessie die gereden wordt door Q-Buzz. De regionale spoorlijnen in Groningen vallen onder het beheer van de provincie Groningen en is dus niet de bevoegdheid van het Ov-Bureau. Het Ov-Bureau is opgericht omdat men vond dat de partij die de exploitatie van het busvervoer deed, niet ook de ontwikkelfunctie moest hebben, zodoende heeft het Ov-Bureau de ontwikkelfunctie gekregen.

Coalities

Het Ov-Bureau is soort dochter van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Al deze overheden hebben zelf ook nog afdelingen verkeer & vervoer en er zijn nog andere organisaties op het gebied van mobiliteit, namelijk Groningen Bereikbaar (voor de stad Groningen) en Regio Groningen-Assen.

Er wordt goed samengewerkt met de 38 gemeenten, die bovendien sterk worden geraadpleegd bij de jaarlijks veranderende dienstregeling. Ook kijkt het Ov-Bureau per businesscase op het gebied van mobiliteit welke stakeholders mogelijk nodig zijn voor het oplossen van het probleem.

Naast de landelijke overlegorganen werkt het Ov-Bureau samen met buurprovincies Fryslân en Overijssel, want zoals van Selm zegt: “De reiziger is niet geïnteresseerd in de provinciegrens, die wil gewoon naar Drachten of Zwolle.”

Resources

Doordat de ontwikkelfunctie bij het Ov-Bureau ligt, terwijl de exploitatie bij Q-Buzz ligt, vond men het niet eerlijk dat de risico's dan wel bij de exploiterende partij zouden liggen. Om dit recht te trekken, krijgt het Ov-Bureau de reizigersopbrengsten en kopen zij busvervoer van Q-Buzz. Op deze manier ligt het risico voor het grootste deel bij het Ov-Bureau, wat ook nadelige gevolgen met zich meebrengt. Zo vindt de vervoerder zwartrijden niet belangrijk, omdat zij toch wel betaald zullen krijgen.

Het Ov-Bureau heeft een begroting van 110 miljoen per jaar, waar ongeveer 100 miljoen bestemd is voor het kopen van busvervoer.

Het is voor het Ov-Bureau gemakkelijk om flexibel afspraken te maken met de vervoerder gedurende de concessieduur. Dit zorgt ervoor dat de verbetering van het openbaar vervoer in de regio een constant proces is, waar het in andere gebieden vaak pas echt het geval is bij een nieuwe concessie en daar gebeurt tussendoor niet veel ter verbetering van het vervoer.

Rules of the Game

Van Selm zegt dat het verschaffen van open data voor het Ov-Bureau gemakkelijk is omdat het een overheidsinstantie is en dus de gemeenschappelijke belangen behartigd en het niet doet om winst te behalen, zoals de andere partijen die deze data bezitten. Daarnaast is de verbetering van het ov een constant proces, mede door de unieke constructie die ze hier hebben. Uiteraard zijn er wel deadlines, voor bijvoorbeeld dienstregelingen of de nieuwe concessie, maar globaal gezien is het een constant proces. Ook ziet van Selm momenteel een te groot verschil tussen het huidige betaalmiddel in het openbaar vervoer, de Ov-chipkaart, en de betaalmiddelen in “de rest van de wereld”. Het zou dus gemakkelijker moeten zijn om met bijvoorbeeld je bankpas te kunnen betalen in het openbaar vervoer, wat het toegankelijker zou kunnen maken voor sommige mensen.

Discoursen

Door de Bruijn van Vervoerregio Amsterdam werd van Selm aangeduid als iemand met een tegenstrijdige mening over MaaS. Volgens van Selm zelf valt dit heel erg mee, maar denkt dat het komt omdat hij vindt dat het niet zo moet zijn dat de partij die toevallig de concessie

heeft in een gebied ook meteen de beste partij zou hoeven te zijn voor het ontwikkelen van een MaaS-platform, wat volgens hem wel in Amsterdam gebeurt. Van Selm is van mening dat MaaS buiten de concessie moet blijven staan en dat het openbaar vervoer hier slechts een onderdeel van uitmaakt. De vervoerder moet slechts zorgen dat ze een zo goed mogelijk product neerzetten en dat zij hun data openbaar maken, zodat een MaaS-platform hier optimaal gebruik van kan maken en het openbaar vervoer zo goed mogelijk kan integreren in het platform.

Daarnaast denkt Van Selm dat een MaaS-systeem niet zou kunnen ontstaan voordat er een eenduidige definitie voor is in Nederland. Ook binnen het Ov-Bureau zelf merkte van Selm dat er verschillende definities heerste. Om iedereen op een lijn te krijgen is men toen samengekomen en heeft men een gezamenlijke definitie vastgesteld. Deze definitie luidt: *“MaaS is een platform waardoor jij weet wat jouw slimste reis is op dit moment en wellicht ook nog meteen de betaling daarvan regelt.”*

4.4 Limburg

Algemeen

Het interview in Limburg vond plaats met Maarten Hendrix, een senior-beleidsmedewerker op de afdeling Mobiliteit die zich voornamelijk bezighoudt met het openbaar vervoer in de provincie. De provincie Limburg is één groot concessiegebied van zowel bus- als treinvervoer, die sinds december 2016 gereden wordt door Arriva. Limburg heeft een redelijk specifieke opgave die is ontstaan is door de grensligging van de provincie. Vanuit Maastricht ben je eerder in Brussel dan in Utrecht, wat zorgt dat men meer verbonden wil zijn met België en Duitsland.

Coalities

De provincie Limburg heeft een haar concessie redelijk vrij gelaten, een zogenaamde ademende concessie. Om die ruimtes in te vullen zit de provincie samen met Arriva in ontwikkeltafels. Daarbij gaan beide partijen met andere stakeholders aan tafel om te kijken hoe een bepaald thema aangepakt kan worden. Dit zorgt ervoor dat de provincie toch redelijk veel inspraak heeft gedurende de 15 jaar durende concessie.

Ook wordt er door de uitzonderlijke grensligging veel samenwerkt met partners in België en Duitsland, omdat steden als Luik en Aachen maar net over de grens liggen en een goede bereikbaarheid naar deze steden ook handig zou zijn. Om deze bereikbaarheid te verbeteren is er een project gestart, gefinancierd door Europese subsidie, om het grensoverschrijdende treinverkeer te verbeteren. Er zijn nu namelijk 5 mogelijke

grensoverschrijdende treinverbindingen, maar deze worden nog niet optimaal benut, wat nu dus wel wordt getracht aan de hand van dit project.

Daarnaast worden ook de verschillende gemeentes nauw betrokken bij bijvoorbeeld het ontwikkelen van een nieuwe dienstregeling, dat zijn namelijk de plekken waar de haltes liggen en die de ontsluiting van hun voorzieningen wensen.

Resources

De provincie zelf stelt 50 miljoen beschikbaar aan Arriva voor de exploitatie van het openbaar vervoer in de provincie. Arriva zelf is opbrengstverantwoordelijk en haalt ook ongeveer 50 miljoen daarmee op. Zoals Hendrix zegt: "Als je voor de helft meebetaald, dan heb je uiteraard ook wel het een en ander te zeggen en te willen." Deze inspraak manifesteert zich door middel van ontwikkeltafels waar de provincie samen met Arriva en andere stakeholders aan tafel gaat om de opengelaten ruimte in de ademende concessie in te vullen.

Rules of the Game

Door de nieuwe, ademende concessie is geprobeerd om een meer vraaggericht openbaar vervoer neer te leggen in de provincie. Vroeger zag men dat er vaak lege bussen rondreden en door de ruimte in de concessie te laten proberen ze meer vraaggericht te kunnen handelen. Wat ze echter wel zien is dat omdat de procedure van zo'n concessie al langer bezig is, dat ze op sommige gebieden wat achter de feiten aan lopen. Sommige contracten van de concessie zijn namelijk al 3 á 4 jaar voordat de concessie ingaat, geschreven. Om er toch voor te kunnen blijven zorgen dat de concessie nog bijtijds is, komt ook deze ademende concessie van pas.

Ook blijkt dat voor problemen die vooral voor Limburg belangrijk ze zelf vaak de kartrekker moeten zijn. Zo vraagt de grensligging voor Ov-tickets waarmee je gemakkelijk de grens over kan. Dit heeft echter geen prioriteit in bijvoorbeeld Noord-Holland en dus zal Limburg voor dergelijke zaken zelf voorloper moeten zijn en zelf dergelijke zaken gaan regelen met, in dit geval, buitenlandse partners.

Discoursen

In de provincie Limburg zijn ze meer vraaggericht gaan werken, dit is wederom mogelijk gemaakt door de ademende concessie. Vroeger zag men namelijk dat er een grote hoeveelheid bussen 's avonds leeg rondreden, wat uiteraard niet heel financieel efficiënt is. Door meer vraaggericht te gaan rijden probeert de provincie ook de afstand tussen

opdrachtgever van het openbaar vervoer en de reiziger wat te verkleinen. Vroeger was er namelijk sprake van een groot gat tussen beiden, wat zorgde voor verschillen in vraag en aanbod. Om het openbaar vervoer beter aan de wensen van de reiziger te laten passen wordt er in de provincie geprobeerd om minder in hokjes te denken, bijvoorbeeld fiets, auto of openbaar vervoer, maar proberen ze per opgave te kijken wat de beste oplossing zou zijn, wat uiteraard ook een combinatie van verschillende instrumenten zou kunnen zijn. Op deze wijze probeert men meer op maat gemaakt oplossingen te maken.

Ook is er meer focus in de richting van België en Duitsland gekomen. Ondanks dat steden als Luik en Aachen heel dichtbij liggen, laat de Ov-verbinding vaak nog te wensen over. Onder andere door middel van een project met treinverbindingen wordt er geprobeerd om Limburg beter te verbinden met het buitenland. Op dit vlak wordt door de overheid samen met de vervoerders geprobeerd om oplossingen te realiseren.

4.5 Noord-Brabant

Algemeen

Het interview in Noord-Brabant is afgenomen met Arwina de Boer en John Kuijs. Beiden houden zich bezig met de vernieuwing van het openbaar vervoer in Brabant. In Noord-Brabant zijn er drie concessiegebieden: West-Brabant (Arriva), Midden- en Oost-Brabant (Arriva) en Zuidoost Brabant (Hermes, een dochter van Connexion). In de concessie van Zuidoost Brabant die in 2017 is verleend is er al enigszins uitgevraagd in de richting van een mobiliteitsconcessie, dat wil zeggen dat niet openbaar vervoer, maar mobiliteit an sich het uitgangspunt is.

Coalities

Bij alle drie de concessies in de provincie wordt er geprobeerd het openbaar vervoer beter te maken door middel van ontwikkelteams. In deze ontwikkelteams zitten de provincie, de vervoerder, de gemeenten en het reizigersoverleg. Deze ontwikkelteams hebben de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het verbeteren van het openbaar vervoer. Het is dus niet alleen de verantwoordelijkheid van de vervoerder om het vervoer te blijven te verbeteren, op deze manier houdt de provincie ook na de concessieverlening nog enige zeggenschap op wat er gebeurt met haar openbaar vervoer.

Daarnaast blijft het overleggen met andere overheden nodig, Noord-Brabant doet dat naast het landelijke overleg ook nog op andere niveaus. Zo werken ze samen in Toekomstbeeld OV samen met de provincies Zeeland en Limburg. Daarnaast werken ze ook op het gebied van experimenten samen met de provincies Gelderland en Overijssel, aangezien dat enigszins gelijksoortige provincies zijn als Brabant.

Door het uitvragen van de mobiliteitsconcessie in Zuidoost Brabant worden er nu steeds meer externe partijen betrokken bij de mobiliteit in Noord-Brabant. Deze partijen worden echter niet direct benaderd door de provincie, maar door de concessiehouder. De vervoerder, in dit geval Hermes, mag zelf de partijen uitkiezen om mee samen te werken, zolang het binnen de mobiliteitsconcessie past.

Resources

Net zoals alle andere concessieverleners in Europa, moet ook Noord-Brabant zijn concessieprocedure doen aan de hand van de Europese aanbesteding normen. Wat een stel vaste regels zijn.

Door middel van de ontwikkelteams die de provincie heeft kunnen ze niet alleen tijdens de concessieverlening invloed uitoefenen op het vervoer, maar hebben ze ook tijdens de concessieperiode nog invloed op de manier waarop het openbaar vervoer in de provincie wordt vormgegeven. In deze ontwikkelteams is er namelijk een open relatie tussen vervoerder en overheid, in tegenstelling tot de periode van concessieverlening. Dit betekent dus dat er meer overleg kan plaatsvinden tussen beide partijen.

Wanneer een vervoerder de afgesproken taken verzaakt, dan bestaat de mogelijkheid voor de provincie om ze boetes op te leggen. Daartegenover staat dat wanneer de vervoerder goed werk aflevert ze de vervoerder ook bonussen kunnen geven. Met deze middelen kan de provincie ook nog enigszins aansturen.

In totaal geeft de provincie Noord-Brabant 100 miljoen euro per jaar uit aan het openbaar vervoer in de provincie. Daarnaast heeft de provincie Noord-Brabant weinig last gehad van de bezuinigingen in het openbaar vervoer de afgelopen jaren. De Boer en Kuijs zeggen dat er per saldo niet echt minder geld naar het openbaar vervoer is gegaan. Men is hooguit zich iets meer op vraag gaan richten dan met voorheen deed.

Rules of the Game

De Boer en Kuijs zeggen dat de concessies in Noord-Brabant redelijk vrij open zijn opgezet, zogenaamde ontwikkelconcessies. Dit zorgt ervoor dat ze zowel de vervoerder als de provincie redelijk flexibel kan handelen binnen de concessie. Zo wil de provincie nu ook in de nog lopende concessies met Arriva MaaS-achtige dingen gaan uitvragen, wat binnen deze concessie allemaal mogelijk is. Daarom zeggen ze ook dat er in principe best veel mogelijk is binnen de huidige wetgeving. Echter zegt De Boer wel dat de manier waarop concessies momenteel georganiseerd zijn wel een belemmering zou kunnen zijn. Er wordt namelijk een zeer groot monopolie voor een lange periode weggezet. Dit neemt toch enige vorm van flexibiliteit en concurrentie weg.

iets wat een mogelijk MaaS-netwerk in de weg zou staan is het gebrek aan open data. Dit is namelijk een essentieel onderdeel van het netwerk en zonder dit is het niet mogelijk om een goed functionerend systeem neer te zetten.

Ook stelt Kuijs dat er tot nu toe weinig bekend is over het gedragscomponent van MaaS. Hij weet niet zeker of er daadwerkelijk gebruik van gemaakt zou worden. Ook bestaat er nu nog teveel onduidelijkheid over wat nu precies onderdeel uit zou maken van een MaaS-systeem en hoe deze zaken werken. Veel mensen zouden volgens Kuijs niet weten wat een deelauto is en denkt dat men er geen gebruik van gaat maken zolang men niet weet wat het is. Kuijs vindt dat op dit vlak nog meer onderzoek gedaan moet worden.

Discoursen

In principe is de provincie zeer tevreden met het huidige openbaar vervoer in het gebied. Ze zien echter wel grotere focus op de vraag, die ze steeds sterker zien worden sinds de bezuinigingsronde van de afgelopen jaren. Deze focus is echter nog niet heel erg sterk, aangezien de Boer ook aangeeft dat de vervoerder de overheid vaak nog ziet als de klant in plaats van de reiziger. Dit betekent dus dat ze tevreden zijn, wanneer de overheid dat is en niet wanneer de reiziger, de echte klant, tevreden is.

4.6 Zeeland

Algemeen

Het interview met Zeeland vond plaats met Frans van Langevelde, een seniorbeleidsmedewerker Mobiliteit die vooral actief was als ambtelijk opdrachtgever van vervoerder Connexion. De provincie Zeeland is één concessie die sinds eind 2015 gereden wordt door Connexion. Naast het basisnet wordt er sinds de nieuwe concessie ook een spitsnet (alleen in de spits), een scholierenet (alleen op schooldagen) en een toeristennet (alleen in de schoolvakantie) gereden. Dit is gedaan om meer vraaggericht vervoer neer te zetten en dus alleen te gaan rijden wanneer er daadwerkelijk genoeg vraag naar deze lijnen is. Daarnaast heeft de provincie zelf nog de haltetaxi opgezet om plaatsen zonder openbaar vervoer toch te ontsluiten. Ook het fiets-voetveer tussen Vlissingen en Breskens wordt door de provincie zelf geëxploiteerd.

Coalities

Door de provincie Zeeland is er bewust gekozen om de vervoerder verantwoordelijk te maken en de ontwikkelfunctie te geven. Op deze manier moet de vervoerder zijn aanbod slim invullen en daarmee zorgen dat het voldoende reizigers trekt. Volgens Van Langevelde wordt er, naast het maandelijks overleg tussen de 14 decentrale opdrachtgevers, niet veel

samengewerkt tussen regio's of overheden, dit gebeurt voornamelijk bij grensoverschrijdende lijnen.

Ondanks de ligging van Zeeland aan de grens met België wordt er niet veel samengewerkt tussen beide landen op het gebied van het openbaar vervoer. Zo is er maar één grensoverschrijdende lijn, die door De Lijn en Connexxion samen wordt geëxploiteerd.

Resources

Naast de exploitatiebijdrage die de provincie betaald aan de vervoerder heeft de provincie ook nog een manier om gaten in het aanbod van de vervoerder op te vullen. Door middel van de haltetaxi probeert de provincie de plekken waar geen openbaar vervoer rijdt te voorzien van vervoer. Voor deze haltetaxi wordt het niet gebruikte Wmo-vervoer van de gemeentes gebruikt en staat dus buiten de busconcessie.

Rules of the game

Van Langevelde stelt dat door de trend richting het toegankelijker maken van haltes en perfecte reisinformatie het lastiger wordt om het openbaar vervoer flexibeler in te richten. Deze zaken maken het voor de vervoerder lastig om van hun gebruikelijke route af te wijken, wanneer de vraag ergens anders ligt, omdat men verwacht dat de halte toegankelijk is en dat men reisinformatie heeft die op de minuut correct is. Van Langevelde vindt daarom ook dat de wetgeving hieromtrent minder star moet worden, wil men echt flexibel openbaar vervoer kunnen aanbieden.

Ook zouden mogelijke veranderingen in wetgeving altijd ten koste gaan van sommige partijen. Omdat de concessies verschillende looptijden en startjaren hebben, zal er altijd een vervoerder zijn die nadeel zal ondervinden van een eventuele verandering in wetgeving, omdat zij zich bijvoorbeeld moeten aanpassen voor de laatste twee jaar van hun concessie, zonder te weten of ze ook de volgende concessie zullen mogen rijden.

Discoursen

In Zeeland heeft men in haar laatste concessie er bewust voor gekozen om het openbaar vervoer op een meer vraaggerichte manier vorm te geven. Om deze reden zijn het spitsnet, het scholierennet en het toeristennet in het leven geroepen. Op deze netten wordt alleen gereden wanneer er uit ervaring gebleken is dat er daadwerkelijk vraag naar openbaar vervoer is. Bovendien wil men in Zeeland meer de filosofie gaan hanteren dat mobiliteitsinitiatieven niet per definitie vanuit de overheid hoeven te komen, maar dat dit ook vanuit de samenleving zelf zou kunnen ontstaan. Op het moment gebeurt dit echter nog niet zo veel in de provincie.

Ook is Van Langevelde van mening dat MaaS nog een te diffuus begrip is, waardoor er op veel verschillende manieren invulling aan wordt gegeven. Zo is hij van mening dat er op het landelijk gebied men zich mee zou moeten focussen op het diversifiëren van het vervoersaanbod door middel van nieuwe modaliteiten. In Zeeland, ook landelijk gebied, zou men nog helemaal niet toe zijn aan een app, aangezien er vaak alleen de bus rijdt en in dat geval zou je aan de 9292-app voldoende hebben, aldus Van Langevelde.

4.7 Zuid-Holland

Algemeen

Het interview in Zuid-Holland vond plaats met Hans Heukels, een beleidsmedewerker op de afdeling Mobiliteit die zich voornamelijk focust op het openbaar vervoer in de provincie. Zuid-Holland telt 3 concessies: Hoeksche Waard-Goeree Overflakkee (Connexxion), Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenland (DAV) (Arriva) en Zuid-Holland Noord (Arriva). Daarnaast heeft de provincie nog het treincontract Alphen-Gouda (NS in samenwerking met Albellio) en een bijzonder waterbussysteem Rotterdam-Drechtsteden (Aquabus). Metropoolregio Rotterdam-Den Haag is een eigen Ov-autoriteit dus is de provincie niet verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de metropoolregio, dit betekent dus dat er een groot gat midden in het concessiegebied zit van de provincie. De provincie heeft momenteel een concessie op de markt voor het DAV-gebied, waar MaaS-achtige zaken zijn uitgevraagd.

Coalities

Naast de “usual suspects”, heeft er bij de aanbesteding voor de concessie in het DAVgebied een interactief proces plaatsgevonden. Dat wil zeggen men geprobeerd heeft door middel van workshops en diverse verdiepingsslagen geprobeerd heeft de concessie in te vullen. Men heeft bijvoorbeeld gekeken in deze workshops hoe ze het R-Net in de provincie konden verbeteren. Voor de provincie Zuid-Holland is een goede samenwerking met de metropoolregio Rotterdam-Den Haag van belang aangezien het centraal gelegen is in het gebied en 40% van de reizigers van het openbaar vervoer van de provincie naar het concessiegebied van de MRDH moet. Om dit proces zo gemakkelijk mogelijk te laten verlopen zijn er goede afspraken tussen beide Ov-autoriteiten gemaakt over bijvoorbeeld de geldigheid van abonnementen. Heukels mist een interregionale of landelijke visie op mobiliteit, wat volgens hem zou leiden tot nog te weinig afspraken op het gebied van tarieven en andere zaken die van landelijke belang zijn.

Resources

De provincie Zuid-Holland stelt jaarlijks ongeveer 75 miljoen beschikbaar voor de exploitatie van het openbaar vervoer in haar concessiegebieden, dit kan echter enigszins fluctueren per jaar. Naast deze exploitatiebijdrage zet de provincie ook nog soms eigen middelen in, dit is echter afhankelijk van het desbetreffende onderwerp.

Naast de financiële middelen heeft de provincie ook nog de concessie om het openbaar vervoer in de provincie te regelen. In de concessie voor het DAV-gebied, die momenteel op de markt is, is er nadrukkelijk ruimte gelaten voor diverse oplossingen in de richting van ketenmobiliteit.

Rules of the game

Volgens Heukels is er op het moment een gebrek aan samenwerking tussen verschillende partijen op het gebied van bijvoorbeeld tarieven en abonnementen. Hij ziet dat er wel stap voor stap verbetering in deze zaken komt, maar vindt dat dit tergend langzaam gebeurt.

Ook zou er een drang ontbreken om er gezamenlijk aan te gaan werken. Hij neemt een pilot met betalen via de telefoon als voorbeeld. Deze pilot ging na 2 à 3 dagen al mis en dit zou slecht zijn voor het imago van het openbaar vervoer volgens Heukels. Dit gebrek aan samenwerking tussen verschillende partijen zou onder meer komen door het gebrek aan een gedeelde mobiliteitsvisie, zowel op landelijk als op interregionaal niveau.

Discourse

Bij de invulling van de nieuwe concessie in het DAV-gebied is er door de provincie gekozen voor een andere invulling dan men gewend was. Door de ruimte die in deze concessie open gelaten is, is het mogelijk voor lokale partijen of bedrijven om zelf wat te ontwikkelen. In deze concessievorm heeft de vervoerder dus nog wel duidelijk een rol, maar hij bepaalt niet alles meer. Ook denkt Heukels dat er voor een breed gedragen en goed functionerend MaaS-systeem een verandering in de mindset van consumenten nodig is. Men zal het persoonlijke bezit van vervoermiddelen meer op moeten geven en volgens Heukels zal men daar in eerste instantie niet om staan te trappelen. Ook zal het een geleidelijke verandering worden en ziet Heukels niet dat er binnen twee jaar de pure vorm van dienstverlening in de mobiliteit neer te zetten. Het zal dus een lang en geleidelijk proces worden.

Hoofdstuk 5 Analyse

Deelvraag 2

Hoe denken de overheden de verschillende rollen in te kunnen vullen?

In de paragraaf wordt besproken hoe de Ov-autoriteiten de drie rollen van De Vervoersonderneming (2016) denken in te vullen. Wat door de Ov-autoriteiten genoemd wordt hoeft niet per definitie te betekenen dat men deze rol in zou willen nemen, maar hoe zij het mogelijk achten om de rollen in te vullen.

5.1.1 Afwachten

Het initiatief volledig bij de markt neerleggen zou goed passen binnen de afwachtende rol. Het product zou dan vanuit de markt moeten komen. Dit zou het beste werken wanneer de markt zich op zichzelf al snel aan het ontwikkelen is en het dus eigenlijk geen steun vanuit de overheid nodig heeft. Jan van Selm (Ov-Bureau Groningen-Drenthe) noemt als voorbeeld het project Automaatje dat recent is uitgerold in gemeente Midden-Drenthe. Het is een project van de ANWB dat in meerdere gemeenten in het land wordt uitgerold zonder enige hulp vanuit de provincie. Dit is allemaal mogelijk doordat er voor dat soort partijen genoeg ruimte is om dergelijke initiatieven te starten. Op momenten dat de markt zich zo goed ontwikkelt zou je volgens Van Selm ook niet in de weg willen gaan lopen. Een manier om de markt niet in de weg te lopen is volgens Marieke Kassenberg (Gelderland) door MaaS-achtige zaken niet uit te vragen in de concessie. Concessies zijn volgens Kassenberg namelijk een redelijk star instrument en wanneer bedrijven zich ook aan deze richtlijnen moeten gaan houden dan zou er voor hen minder mogelijk zijn. Een concessie is namelijk vooral gemaakt voor het lijngebonden openbaar vervoer en zou om die reden minder goed passen bij een flexibeler concept als MaaS. Door het uit de concessie te laten, geef je dus meer ruimte aan andere mobiliteit.

Wat volgens Van Selm ook zou kunnen ontstaan op het moment dat de markt het initiatief krijgt is dat er verschillende MaaS-platformen kunnen ontstaan. Uit de concurrentiestrijd die tussen deze platforms zou ontstaan, kan dan het beste platform boven komen drijven. Een taak die specifiek is voor het Ov-Bureau Groningen-Drenthe is dat zij een zo goed mogelijk busvervoer neer willen zetten wat dan een goed onderdeel uit kan maken van een MaaS-systeem. Deze taak is specifiek voor het Ov-Bureau omdat het de enige Ov-autoriteit is met alleen de ontwikkelfunctie. Dit geeft ze andere taken op dit vlak.

5.2.1 Helpen

Wanneer Ov-autoriteiten ervoor kiezen om een helpende rol te spelen, willen de meeste autoriteiten dat het initiatief nog wel bij de marktpartijen ligt, maar dat de overheid ze actief helpt in het verder ontwikkelen van hun producten. Een manier waarop er vanuit de overheid geholpen kan worden met de ontwikkeling van een MaaS-platform is door het verschaffen van open data voor alle partijen. De overheid kan dit bijvoorbeeld in zijn concessie afdwingen van haar vervoerder. Als een manier om iedereen in Nederland gelijke toegang te geven tot open data oppert Marieke Kassenberg (Gelderland) voor een landelijke database, waar alle platformen gebruik van zouden kunnen maken.

Wanneer alle partijen die in een mogelijk MaaS-systeem zouden kunnen zitten open data verschaffen creëert dit een “level playing field”, wat maakt voor eerlijke concurrentie voor alle partijen.

Aangezien een MaaS-systeem niet alleen berust op grote bedrijven en initiatieven, maar ook op de kleinere, lokale initiatieven als buurtbussen of andere vormen van vrijwilligersvervoer, is het ook belangrijk dat deze kleinere initiatieven ook worden meegenomen in zo'n netwerk. Doordat op dat moment niet alleen de grote bedrijven worden meegenomen, maar ook nieuwe en kleine bedrijven, kan het systeem flexibeler werken. Deze bedrijven helpen daarbij ook met het diversifiëren van het mobiliteitsaanbod, wat volgens Frans van Langevelde (Zeeland) belangrijk is voor een MaaS-systeem.

Wat ook binnen de helpende rol past is dat Ov-autoriteiten kunnen helpen in het samenbrengen van partijen in een poging om de opgaven en de oplossingen bij elkaar te brengen. Dit kan betekenen dat verschillende bedrijven met elkaar in contact worden gebracht, maar ook dat ze een opgave koppelen aan bijvoorbeeld het eigen openbaar vervoer. Het gaat hier in principe dus over een verbindende rol tussen vraag en aanbod. De hiervoor genoemde zaken worden door een aantal Ov-autoriteiten samengevat als een faciliterende rol en een aantal geven ook aan dat dit de rol is die zij wensen te vervullen.

5.1.3 De kar trekken

Onder de Ov-autoriteiten heerste niet echt de drang om als overheid de kar te trekken. Het uitvragen van MaaS-achtige zaken in de concessie, wat gedaan is door Amsterdam en Noord-Brabant, komt hierbij echter wel enigszins in de buurt. Door het uit te vragen in de concessie denken zowel Amsterdam en Noord-Brabant dat ze een omgeving scheppen, waarbinnen een MaaS-systeem zou kunnen ontstaan.

In Gelderland denken ze om een andere manier de regie te houden op mogelijke MaaSystemen. Hier is men aan het uitzoeken of de beste manier van een MaaS-systeem te ontwikkelen is, door de regie te geven aan de regio's in de provincie. In deze regio's is

momenteel namelijk al een regiecentrale en deze centrales zouden volgens Marieke Kassenberg gezien kunnen worden als een soort fysieke MaaS. Regiecentrales organiseren momenteel het doelgroepenvervoer, regiotaxi en in sommige gevallen al het vrijwilligersvervoer. Wat dit zou betekenen is dat er naast een landelijk MaaS-platform ook nog regionale platforms zouden ontstaan, die een beter overzicht hebben van de lokale vervoersopties.

Jan van Selm (Ov-Bureau Groningen-Drenthe) stelt dat het niet ondenkbaar is dat in de toekomst een overheid een digitaal platform in de trant van MaaS uit zal vragen, maar denkt niet dat dit op de korte termijn zal gebeuren.

Deelvraag 3

Welke rollen willen de overheden zelf graag innemen met betrekking tot het implementeren van een MaaS-netwerk?

In deze paragraaf zal besproken worden welke rol de verschillende Ov-autoriteiten wensen in te nemen in de mogelijke ontwikkeling van een MaaS-systeem.

Amsterdam

In de vervoerregio Amsterdam gaat men uit van een faciliterende rol voor de overheid. Ze zouden dit vorm willen geven door middel van het samenbrengen van partijen en door het voortouw te nemen in het beschikbaar stellen van data en de monitoring van het geheel. Men wil dus een klimaat creëren zodat een mogelijk MaaS-netwerk kan ontstaan, dit kan gedaan worden door bijvoorbeeld een kaders te stellen, zodat mogelijke onderdelen van zo'n MaaS-netwerk een houvast hebben voor hoe ze zichzelf zouden kunnen ontwikkelen. Ook willen ze door middel van het uit te vragen in de concessie ervoor zorgen dat ze het wel op een manier kunnen organiseren zonder dat de vervoerder het helemaal op eigen houtje moet gaan doen.

Gelderland

Een mogelijkheid die de provincie Gelderland momenteel aan het onderzoeken is of ze de 6 regio's een grote rol in het MaaS-systeem zouden kunnen geven. In sommige regio's is er al sprake van vrijwilligersinitiatieven en de mogelijkheid om dat te laten groeien wordt als serieuze optie gezien. Op deze wijze zouden er dan verschillende MaaS-netwerken bestaan voor elke regio, wat als voordeel kan hebben dat alle kleinschalige initiatieven (bijvoorbeeld

vrijwilligersvervoer) ook mee kan worden genomen, terwijl deze in een landelijk netwerk mogelijk waren ondergesneeuwd.

Voor de rest zou de provincie graag een faciliterende rol willen spelen en actief mee willen helpen om kleinere initiatieven van de grond te krijgen, omdat het voor deze initiatieven lastig zou kunnen zijn om op te starten.

Groningen-Drenthe

Jan van Selm (Ov-Bureau Groningen-Drenthe) denkt dat de overheid het beste een meer passieve rol kan innemen met betrekking tot een MaaS-systeem. Wat er dan zou kunnen ontstaan zijn verschillende, door marktpartijen ontwikkelde, MaaS-platforms die dan met elkaar de concurrentie aan zouden moeten gaan. De rol voor de overheid zou dan beperkt blijven tot ervoor zorgen dat alle partijen die mogelijk onderdeel zouden kunnen vormen van een MaaS-netwerk hun data beschikbaar stellen, zodat er wel een goede basis is voor het netwerk.

Daarnaast moet het Ov-Bureau gewoon zorgen dat ze zo goed mogelijk openbaar vervoer neerzetten, zodat een eventueel MaaS-platform er zo goed mogelijk gebruik van kunnen maken.

Limburg

Maarten Hendrix (Limburg) ziet in eerste instantie een verkennende rol voor de provincie weggelegd. Dit omdat provincie als geen ander weet waar het gebied vandaan komt en waar ze heen zouden willen binnen de brede Limburgse opgave. Mobiliteit is daar namelijk maar een klein onderdeel van en de provincie heeft daar een compleet van, omdat ook andere clusters binnen de provincie daar mee bezig zijn.

Na deze verkenning, is er volgens Hendrix een verbindende rol weggelegd voor de provincie. Dat betekent dat ze de opgaven willen verbinden aan de oplossingen en daarbij ook te kijken naar partijen die dit mogelijk zouden kunnen invullen.

Noord-Brabant

Arwina de Boer en John Kuijs (Noord-Brabant) zien voor de provincie een faciliterende rol weggelegd. Dit zouden ze willen invullen door vooral te zorgen dat ze als overheid niemand in de weg lopen, maar juist goede ontwikkelingen die ze zien wel een steuntje in de rug geven. Ook het in contact brengen van mensen zien ze als een van de belangrijke taken voor de overheid in dit proces. Je zou dit moeten doen vanuit het idee dat dingen zo sneller tot wasdom kunnen komen, zodat het niet een stille dood zal sterven.

Daarnaast denken ze dat adaptief zijn als overheid heel belangrijk is. Door steeds te kijken naar wat er op de markt of in de techniek gebeurt, ben je als overheid beter voorbereid op mogelijke veranderingen en ben je het best op de hoogte van alle spelers op het veld. Op deze manier kun je goed inspelen op veranderingen, wat zeer belangrijk is als je wil faciliteren voor op dit vlak.

Zeeland

De voornaamste taak die de provincie voor zichzelf ziet is het realiseren van mobiliteit in Zeeland. Zolang er in Zeeland nog een divers aanbod aan verschillende vervoermiddelen heeft het volgens Van Langevelde (Zeeland) ook geen zin om aan een app te gaan denken. Zodoende ligt de focus van de provincie momenteel op het realiseren van dat diverse aanbod.

Daarnaast wil de provincie er initiatieven die vanuit de samenleving komen zoveel mogelijk aanmoedigen en stimuleren wanneer dat mogelijk is. Echter wanneer de provincie gaten in het mobiliteitsaanbod ziet die niet worden ingevuld door de samenleving, dan zou de overheid er belang bij hebben om deze gaten in te gaan vullen.

Zuid-Holland

Hans Heukels (Zuid-Holland) ziet de provincie op korte termijn niet een MaaS-systeem uitvragen op de markt, maar denkt wel dat de provincie actief zal helpen met het faciliteren en creëren van een omgeving waarin een dergelijk systeem kans van slagen heeft. De provincie heeft momenteel echter nog veel gevestigde belangen zoals contractuele afspraken en financiële consequenties en zou dus niet van de een op de andere dag van hun huidige vorm van mobiliteit af kunnen stappen. Daarom wil de provincie nu de partijen die met initiatieven komen zo veel mogelijk de ruimte geven zonder de huidige vervoerder in de weg te zitten en zonder dat de initiatieven geen last hebben van de huidige vervoerder. Dit hebben ze geprobeerd te bereiken met het laten van ruimte in de nieuwe concessie in het DAV-gebied.

In tabel 2 is een kort overzicht gegeven van de gewenste rollen door de verschillende Ovautoriteiten.

	Afwachten	Helpen	De kar trekken
Amsterdam		X	
Gelderland		X	X
Groningen-Drenthe	X		

Limburg		X	
Noord-Brabant		X	
Zeeland	X	X	
Zuid-Holland		X	

Tabel 3: Een overzicht van de gewenste rollen van de verschillende overheden.

Deelvraag 4

Hoe kunnen de verschillen in rollen verklaard worden?

In deze deelvraag zullen de verschillen in de gewenste rollen van de verschillende Ovautoriteiten worden getracht te worden verklaard aan de hand van de beleidsarrangemententheorie. Hiervoor moet echter eerst een beeld geschetst worden van de overeenkomsten en verschillen tussen de cases op het gebied van vier verschillende thema's: Coalities, Discourses, Resources en "Rules of the game". Een overzicht van de verschillende thema's per stakeholder is te vinden in bijlage 1.

5.3.1 Coalities

Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de coalities, maar naar alle publieke en private actoren die betrokken zijn op een bepaald beleidsterrein. Van een coalitie is pas sprake wanneer twee of meerdere van deze actoren met elkaar samen gaan werken, bijvoorbeeld op basis van gedeelde hulpbronnen of doelen (Van Tatenhove et al., 2000).

Overeenkomsten

- "The usual suspects"

Bij elke onderzochte case was uiteraard sprake van de relatie tussen Ov-autoriteit en vervoerder. De ov-autoriteit behelst namelijk de beleidsmatige kant van het openbaar vervoer en de vervoer regelt hierbij de exploitatie. Ook werd bij elke case actief samengewerkt met de gemeentes die binnen het gebied liggen. Dit zijn naast de wegbeheerders ook de partij die vaak het beste inzicht heeft in veranderingen in bijvoorbeeld voorzieningen in het gebied. Deze veranderingen kunnen uiteraard veranderingen in de vraag naar openbaar vervoer met zich meebrengen, wat weer belangrijk is voor een goede dienstregeling. Dit is waarom de gemeentes ook vaak betrokken worden in het proces voor de vorming van de jaarlijks veranderende dienstregeling, in Gelderland is

dit echter verdeeld in regio's, aangezien er in Gelderland zo veel gemeentes waren dat het niet handig was bij overleggen.

Alle Ov-autoriteiten zijn ook op landelijk vlak verenigd in het DOVA, de Decentrale OVAutoriteiten. Bij het DOVA komen alle 14 decentrale Ov-Autoriteiten maandelijks bij elkaar over onderwerpen die landelijk spelen en ervaringen hiermee met elkaar te delen. Daarnaast heeft ook iedere Ov-autoriteit te maken met lijnen die een andere concessie binnen rijden of met lijnen uit andere concessies die het eigen concessiegebied binnenrijden. Dit vereist dus ook coördinatie tussen de verschillende vervoerders en autoriteiten. Dit is noodzakelijk aangezien het de reiziger niet uitmaakt of hij een concessiegrens overgaat. De reiziger wil gewoon op de plek van bestemming komen.

Verschillen

- Samenwerkingsverbanden

Er bestaan verschillende samenwerkingsverbanden tussen sommige Ov-autoriteiten. Zo werken de provincies Noord-Brabant, Gelderland, Overijssel en Flevoland samen op het gebied van MaaS-achtige experimenten en hebben Noord-Brabant, Gelderland en Amsterdam een gedeeld pilotprogramma. Dit zijn samenwerkingen die volledig vrijwillig zijn ontstaan en zijn bedoeld voor het delen van ervaringen en kennis met elkaar. Ook hebben de provincies Noord-Brabant, Limburg en Zeeland, ook wel bekend als landsdeel Zuid, zich verenigd. Dit houdt in dat deze overheden op landelijk niveau een gezamenlijk idee, visie of wens neerleggen. - Andere bedrijven

Amsterdam en Noord-Brabant hebben beide in een van hun concessies het afgelopen jaar op MaaS-achtige zaken uitgevraagd. In de Vervoerregio Amsterdam betreft het de concessie Amstelland-Meerlanden en in Noord-Brabant is dit gedaan in de concessie Zuidoost Brabant. Deze manier van uitvragen brengt ook andere soorten bedrijven met zich mee, die in dat soort concessies ook betrokken worden in de mobiliteit. Het gaat dan om bijvoorbeeld deelfiets-systemen (GoBike) of deelauto-systemen (Greenwheels). -

Ontwikkelfunctie

Ook willen sommige Ov-autoriteiten graag deel uitmaken van de ontwikkelfunctie van het openbaar vervoer in de regio, terwijl in veel gevallen, bijvoorbeeld Zeeland of Zuid-Holland, de vervoerder deze functie in handen heeft. Ov-Bureau Groningen-Drenthe is zelfs ontstaan omdat volgens hun visie de exploitant van het openbaar vervoer niet in het bezit moest zijn van de ontwikkelfunctie. Veel andere autoriteiten delen deze ontwikkelfunctie met hun vervoerder. Zo heeft men in Brabant ontwikkelteams opgezet, waar men samen met vervoerder, gemeentes en reizigersoverleg vormgeven aan de concessies. Maar de partijen die betrokken worden in deze ontwikkelfunctie verschilt ook nog, zo bekijkt men in Limburg

per onderwerp welke stakeholders, buiten de vervoerder en de provincie, er uitgenodigd zouden moeten worden aan hun ontwikkeltafels.

Ook kan de specifieke ligging van een provincie zorgen voor andere stakeholders. Zo maakt de grensligging van Limburg het belangrijk om met Belgische en Duitse partijen samen te werken zodat ook het grensoverschrijdende vervoer van goede kwaliteit is.

Conclusie

In de Vervoerregio Amsterdam en in Noord-Brabant is te zien dat er daar al partijen als deelfietsen en deelauto's worden betrokken door de vervoerder. Dit is echter wel te alleen te zien in de concessies waar MaaS-achtige initiatieven zijn uitgevraagd, Amstelland en Meerlanden en Zuidoost-Brabant. Wat bij deze twee concessies ook opvalt is dat deze gegund zijn aan respectievelijk Connexxion en Hermes, wat een dochterbedrijf is van Connexxion. Connexxion is een onderdeel van het Franse Transdev wat op haar beurt weer aandeelhouder is in de MaaS-app Whim. Het zou dus zo kunnen zijn dat een bedrijf als Connexxion eerder geneigd is om MaaS-achtige zaken op te zetten, aangezien ze hier onder andere kennis van hebben van de Whim-app.

5.3.2 Resources

Dit kunnen zowel formele bevoegdheden zijn als zaken zoals: expertise, geld, mankracht of grond (Van Tatenhove et al., 2000).

Overeenkomsten

- Concessies

Voor het regelen van de concessies in hun gebied moeten alle Ov-autoriteiten gebruik maken van de concessie. Dit is een strakke procedure, die wordt uitgevoerd volgens Europees opgestelde richtlijnen. Aan deze richtlijnen worden zeer nauwkeurig gevolgd, aangezien de markt voor openbaar vervoer zo competitief is dat men regelmatig geschillen in de rechtbank moet uitvechten. Hoe de autoriteiten hun concessie invullen kan echter wel verschillen per ov-autoriteit en is volledig afhankelijk van de manier waarop ze het uitvragen aan de markt. Zo hebben Amsterdam en Noord-Brabant MaaS-achtige initiatieven uitgevraagd in hun laatste concessies, terwijl Gelderland er juist duidelijk voor kiest om MaaS buiten de concessie te houden.

Verschillen

- Verschillende budgetten

Tot voor kort kregen alle Ov-autoriteiten een brede doeluitkering (BDU) vanuit het Rijk voor het regelen van het openbaar vervoer in hun gebied. In 2016 werd deze BDU echter afgeschaft voor de provincies, en nu gaat het geld rechtstreeks naar het provinciefonds. Voor de twee Ov-autoriteiten in de grote steden, Amsterdam en Rotterdam-Den Haag, bleef de BDU echter van bestaan.

Daarnaast verschillen de budgetten per autoriteit ook aanzienlijk. Dit is afhankelijk van welke takken van het openbaar vervoer er geregeld moeten worden, zo regelt vervoerregio Amsterdam ook de tram en metrolijnen in de stad, waardoor hun budget logischerwijs hoger is dan autoriteiten die alleen bus regelen.

Hoewel bij de meeste autoriteiten de vervoerder de inkomsten van kaartverkoop krijgt, is dit in Groningen-Drenthe anders. Dit is het geval, omdat men hier van mening was dat het niet eerlijk is dat het Ov-Bureau de ontwikkelfunctie voor het openbaar vervoer heeft, terwijl de risico's met betrekking tot inkomsten bij de vervoerder lagen. Daarom is er hiervoor gekozen om het Ov-Bureau inkomensafhankelijk te maken en dat het Ov-Bureau busvervoer koopt van de vervoerder in kwestie. - Ontwikkelfunctie

De manier waarop de Ov-autoriteiten inspraak hebben tijdens een lopende concessie verschilt ook per autoriteit. Zo heeft Groningen-Drenthe, als eerder gezegd, de ontwikkelfunctie in eigen handen, terwijl de vervoerder de exploitatie in handen heeft. Andere autoriteiten delen de ontwikkelfunctie vaak met hun vervoerder en doen dit door nauw samen te werken met de vervoerder. De manier waarop dit invulling krijgt verschilt echter wel. Zo heeft Limburg sinds begin van dit jaar ontwikkeltafels in het leven geroepen, waar ze zich per jaar focussen op een paar belangrijke thema's, bijvoorbeeld onderwijs of maatwerk. Aan deze ontwikkeltafels zitten niet alleen de vervoerder en de provincie maar ook externe stakeholders die van belang zijn bij het thema dat op dat moment op tafel ligt. De ontwikkelteams die in Noord-Brabant bestaan daarentegen uit de vervoerder, provincie, gemeenten en het reizigersoverleg.

Andere Ov-autoriteiten als Zeeland en Zuid-Holland laten de ontwikkelfunctie helemaal aan de vervoerder over. De vervoerder is in deze gebieden ook inkomstenafhankelijk en is dus zelf verantwoordelijk voor de inkomsten die ze uit kaartverkoop binnen krijgen. -

Eigen geld in OV

De hoeveelheid eigen geld die de verschillende Ov-autoriteit in het openbaar vervoer in het gebied steken verschilt ook sterk per autoriteit. Zo is bijvoorbeeld Gelderland een autoriteit die veel eigen geld, dus geld dat niet van het rijk komt, in het openbaar vervoer. Het gaat in dit soort gevallen meestal om grotere investeringen in bijvoorbeeld infrastructuur die niet

gedaan kunnen worden uit de rijksbudgetten. Het gaat hier bijvoorbeeld om spoorverdubbeling of elektrificatie van spoorlijnen.

Conclusie

Het lijkt er niet op dat de grootte van budgetten van invloed is op de rolkeuze van de Ov-autoriteiten. Wat wel een mogelijke verklaring zou kunnen zijn voor de redelijk terughoudende rol van het Ov-Bureau Groningen-Drenthe is dat omdat het Ov-Bureau de inkomens van de kaartverkoop krijgt ze wellicht wat risicoavers zijn. Aangezien MaaS een relatief onbekend en ongetest concept is, zijn de gevolgen en de toekomst van het concept ook nog niet bekend en het kan zijn dat het Ov-Bureau om deze reden een niet al te actieve rol wil innemen in het proces. Het geldt dat ze hierin zouden steken, zouden ze ook in de verbetering van het openbaar vervoer in de provincies kunnen steken. Omdat goed openbaar vervoer ook van belang is voor een MaaS-netwerk denken ze dat het een veiligere optie zou zijn om zich op openbaar vervoer te blijven focussen.

5.3.3 Rules of the game

Dit zijn bepaalde formele of informele spelregels die voor enige stabiliteit zorgen binnen het beleidsvormingsproces. Hierbij moet gedacht worden aan wetten en regels (formeel) of normen en waarden (informeel), die zich bezighouden met de vragen wie er deel mogen nemen aan de debatten en hoe beleid daadwerkelijk tot stand komt (Van Tatenhove et al., 2000).

Overeenkomsten

- Concessies

De concessies die door de Ov-autoriteiten worden gebruikt voor het aanbesteden van het openbaar vervoer in hun gebied, is naast een middel om het openbaar vervoer in het gebied vorm te geven ook een proces dat toonaangevend is met betrekking tot het openbaar vervoer dat bedoeld is om een soort van stabiliteit of uniformiteit aan het proces te geven. Omdat de concessies worden verleend aan de hand van de Europese aanbestedingsregels is het aanbestedingsproces hetzelfde, maar in de concessie kan door de autoriteit zelf gekozen worden voor hoe strak de concessie geregeld is of dat er nog veel ruimte is voor ontwikkeling.

De strakke aanbestedingsregels kunnen de overheden echter wel het gevoel geven dat ze achter de feiten aan lopen. De eerste contracten voor een concessie worden namelijk al 2 á 3 jaar voordat een concessie begint, geschreven worden.

- Overheid is traag

Een opmerking die bij meerdere Ov-autoriteiten gehoord werd, is dat sommige dingen bij de overheid vaak bureaucratisch gaan en hierdoor ook traag. Dit komt doordat de overheid vaak gebonden is aan wet- en regelgeving, iets wat bedrijven minder hebben en waardoor zij dus vrijer en flexibeler kunnen handelen en zo gemakkelijker op trends in kunnen spelen dan overheden dat kunnen.

Verschillen

- Open data

Een zorg die bij veel Ov-autoriteiten gehoord werd, is dat het onmogelijk is om een MaaS-systeem neer te zetten zonder open data van alle mogelijk betrokken partijen. De zorg die bij veel gehoord werd, is dat voornamelijk vervoerders momenteel nog moeilijk doen over het openbaar beschikbaar stellen van hun data. Ze zouden bang zijn hun voorsprong op de concurrentie in hun concessiegebied verliezen met het oog op de volgende concessieperiode. Zolang alle data niet openbaar beschikbaar is, is het dus zeer lastig om een optimaal functionerend systeem neer te zetten.

In het concessiegebied Groningen-Drenthe is echter wel een grote hoeveelheid data van het openbaar vervoer openbaar gemaakt. Dit is gedaan door het Ov-Bureau Groningen-Drenthe, die hier de ontwikkelfunctie bezitten. Omdat het Ov-Bureau een overheidsorgaan is en het openbaar maken van deze data de burger zou dienen, is het volgens Jan van Selm, directeur van het Ov-Bureau, logisch dat ze de data openbaar hebben gemaakt, maar hierin is Groningen-Drenthe dus een koploper.

- Ontwikkeling van openbaar vervoer

Een probleem wat in sommige concessiegebieden voor komt is dat er in de laatste jaren van een concessie weinig investeringen voor de langere termijn worden gedaan door de vervoerder, omdat ze er niet zeker van zijn of ze de volgende concessieperiode nog steeds in dat gebied mogen rijden. Door dit proces ontstaat er in deze concessiegebieden pas weer een verbetering wanneer de nieuwe concessie ingaat. Door het hebben van de ontwikkelfunctie door het Ov-Bureau Groningen-Drenthe is het in hun concessiegebied niet aan de hand. Hier hebben ze een constante ontwikkelingscyclus met deadlines voor nieuwe dienstregelingen of een nieuwe concessieperiode. Door meerdere Ov-autoriteiten is dit geprobeerd weg te nemen door ontwikkelteams in te stellen en op deze manier ook tijdens een concessie met de vervoerder en andere stakeholders in overleg te gaan over hoe het openbaar vervoer beter kan. - Inrichting concessies

Ondanks dat de regels voor het verlenen en uitvragen van de concessies gaan volgens de Europese aanbestedingsregels, zitten er toch grote verschillen in hoe de concessie worden ingericht door de Ov-autoriteiten. Zo hebben Limburg en Noord-Brabant gekozen voor

redelijk “losse” of “ademende” concessies, wat betekent dat er gedurende de concessieduur in samenwerking met de vervoerder zaken kunnen worden aangepast. Ook in Zuid-Holland denkt men door ruimte te laten voor initiatieven vanuit de markt, dat dergelijke initiatieven ook zullen gaan ontstaan.

Er kan daarnaast ook specifiek voor gekozen worden om zaken uit een concessie te laten. Zo kiest men er in Gelderland expliciet voor om MaaS buiten de concessie te houden, omdat een concessie goed zou passen bij het lijngebonden Ov, maar dat het door de breedheid van MaaS daar niet bij zou passen.

Conclusie

De manier waarop de concessies worden ingericht geeft al een beetje aan hoe de Ovautoriteiten staan tegenover het ontwikkelen van een MaaS-systeem. Het niet te star en te vast maken van de concessie geeft mogelijkheid om MaaS-achtige concepten door te laten komen. Noord-Brabant en Limburg geven door hun losse concessies dus de ruimte aan deze initiatieven, terwijl Gelderland en Ov-Bureau Groningen-Drenthe denken dat deze ruimte het beste tot stand komt door MaaS helemaal uit de concessie te laten. Zo zou het volledig aan de markt overgelaten kunnen worden en zouden deze bedrijven niet te veel last hebben van regels, waar men binnen een concessie mogelijk wel last van kan hebben. De bereidheid van Ov-autoriteiten om mee te werken aan het openstellen van data, geeft ook aan dat ze toch degelijk een faciliterende rol willen spelen. Aangezien het hebben van openbare data een belangrijke voorwaarde is voor een MaaS-systeem, nemen de Ovautoriteiten die bedrijven hiertoe willen dwingen een helpende rol in met betrekking tot de mogelijke ontwikkeling van een MaaS-systeem.

5.3.4 Discourses

Dit zijn de ideeën die actoren hebben over hoe en door wie bepaalde beleidsproblemen zouden moeten worden opgelost (Van Tatenhove et al., 2000).

Overeenkomsten

- Meer vraaggericht

Een trend die bij elke onderzochte ov-autoriteit te zien was dat men meer vraaggericht is gaan kijken naar het openbaar vervoer. Dit betekent dat men meer is gaan kijken naar op welke plekken daadwerkelijk vraag naar openbaar vervoer was in plaats van ervoor zorgen dat ieder dorp een openbaar vervoerverbinding had. Om ervoor te zorgen dat ook plaatsen met een lage vraag toch te ontsluiten met het openbaar vervoer wordt er gereden met kleinere bussen. Op plaatsen waar zelfs een kleinere bus niet genoeg draagvlak heeft, ziet

men steeds vaker vrijwilligersinitiatieven ontstaan, zoals bijvoorbeeld de Wensbus in Limburg of de Vlaermoesbus in Gelderland.

- Verandering in mindset

Voordat een MaaS-systeem succesvol zou kunnen zijn, is er volgens een aantal Ov-autoriteiten een duidelijke verandering in mindset nodig bij onder andere de reizigers. Het bestellen van je mobiliteit via het internet is een andere manier van reizen dan mensen op het moment gewend zijn. Dit maakt het volgens John Kuijs (Noord-Brabant) een spannende ontwikkeling, aangezien het ook niet duidelijk is of mensen het wel gaan gebruiken. Volgens Hans Heukels (Zuid-Holland) is het onwaarschijnlijk dat mensen op korte termijn het persoonlijke bezit van vervoermiddelen op willen geven en zodoende zal het volgens Heukels nog lang duren voor er een puur MaaS-systeem zou kunnen ontstaan. Er zal ook een verandering in de mindset van de vervoerders moeten komen. Zo ziet Arwina de Boer (Noord-Brabant) dat vervoerders soms de provincie nog te veel zien als hun klant, dus wanneer de provincie tevreden is, is de vervoerder ook tevreden. Volgens De Boer is het belangrijk dat de vervoerders de reiziger meer als hun echte klant gaan zien, wat dus ook zal betekenen meer vraaggericht kijken.

Verschillen

- MaaS buiten concessie

De manier waarop Ov-autoriteiten denken dat een MaaS-systeem bewerkstelligd kan worden verschillen aanzienlijk. Waar vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Brabant MaaS-achtige initiatieven hebben uitgevraagd in hun nieuwe concessies, denken Ov-Bureau Groningen-Drenthe en de provincie Gelderland dat dergelijke zaken beter buiten een concessie om kunnen worden geregeld. Volgens Jan van Selm (Groningen-Drenthe) is het beter als MaaS-achtige zaken buiten de concessie om worden geregeld, omdat er geen garantie bestaat dat de partij die het beste openbaar vervoer neer kan zetten, ook de beste partij zou zijn voor het opzetten van een MaaS-platform. Marieke Kassenberg (Gelderland) denkt dat concessies juist gericht zijn op het lijngebonden openbaar vervoer en dat meer vraaggerichte mobiliteit niet helemaal tot zijn recht zou komen binnen een concessie. Amsterdam en Noord-Brabant denken juist dat de beste manier om MaaS-initiatieven van de grond te laten komen is door het uit te vragen in de concessie en vervolgens de vervoerder de beste partners voor deze initiatieven te zoeken. Om deze reden zijn dergelijke zaken uitgevraagd in de concessies Amstelland-Meerlanden en Zuidoost-Brabant.

- Specifieke opgave per regio

De ligging van elke regio brengt weer andere opgaves met zich mee. Een goed voorbeeld hiervan is dat men in Limburg door hun grensligging meer gefocust zijn op België en

Duitsland dan men op andere plekken in het land is. Omdat deze specifieke opgaves niet gelden voor het hele land kan het lastig blijken om dergelijke zaken op landelijk niveau te regelen. Zo stelt Maarten Hendrix (Limburg) dat men in Noord-Holland waarschijnlijk een stuk minder geïnteresseerd zal zijn in kort grensoverschrijdend verkeer dan ze in Limburg zijn. Daarom heeft hij gemerkt dat je in dergelijke opgaves vaak zelf de kar trekker moet zijn, omdat het initiatief of erkenning niet van andere partijen uit het land zal komen. Een grensligging betekent echter niet dat men ook nauw contact heeft met de buurlanden. Zo heeft Zeeland ondanks haar grensligging maar een grensoverschrijdende lijn richting België.

Conclusie

Een verschil in discours lijkt ook te leiden tot een andere zienswijze op het ontwikkelen van een MaaS-systeem. Wanneer een Ov-autoriteit er namelijk voor kiest om MaaS in de concessie op te nemen zal het een meer actieve rol in moeten nemen dan wanneer men het bewust buiten de concessie laat en het aan de markt overlaat.

Hoofdstuk 6 Conclusie

In dit laatste hoofdstuk wordt allereerst gereflecteerd op de onderzoeksresultaten en hieruit zal een definitief antwoord worden geformuleerd op de hoofdvraag. Vervolgens komen de beperking van dit onderzoek aan bod en worden er aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek.

6.1 Conclusie

Met dit onderzoek is getracht inzichten te verkrijgen in de rolkeuze van Ov-autoriteiten met betrekking tot de ontwikkeling van een systeem naar het concept van Mobility-as-a-Service. De hoofdvraag daarbij luidde: *Welke rol zijn overheden bereid te nemen met betrekking tot het implementeren van een Mobility-as-a-Service systeem in Nederland en hoe kunnen mogelijke verschillen hierin verklaard worden?*

Om tot een antwoord te komen op de hoofdvraag zijn er deelvragen opgesteld die gezamenlijk zullen leiden tot beantwoording van de hoofdvraag.

Uit de literatuurstudie komen drie mogelijke rollen die de overheden zouden kunnen innemen met betrekking tot de ontwikkeling van een netwerk volgens het concept van Mobility-as-a-Service: Afwachten, Helpen en De kar trekken. Omdat deze rollen in de literatuur nog geen duidelijke invulling hadden gekregen is er in de tweede deelvraag gekozen om te kijken hoe de overheden denken de verschillende rollen in te kunnen vullen.

- De afwachtende rol zou vooral genomen moeten worden wanneer er de markt goed functioneert, het is dan vooral de bedoeling dat de overheid de markt niet in de weg gaat lopen.
- De helpende rol houdt in dat de overheid de marktpartijen faciliteert of stimuleert. Dit zou onder meer gedaan kunnen worden door open data te eisen van bijvoorbeeld vervoerders.
- De rol van kartrekker zou vormgegeven kunnen worden door bijvoorbeeld het uitvragen van een MaaS-platform aan marktpartijen of door het als overheid zelf een platform te gaan ontwikkelen.

In de derde deelvraag is gekeken wat de werkelijke rol is die de overheden zouden willen vervullen in het proces rond de realisatie van een MaaS-platform. Hieruit blijkt dat vanuit de meeste overheden de helpende rol het meeste zien zitten. Dit betekent dus dat ze de markt het initiatief laten houden, maar toch actief helpen om belemmeringen weg te halen. Alleen Groningen-Drenthe wil momenteel de markt het werk laten doen en vooral niet in de weg

lopen als overheidsinstantie. Gelderland daarentegen wil een landelijk platform met name faciliteren, maar denkt ook aan het laten ontwikkelen van regionale MaaS-platforms door de regionale regiecentrales, wat toch neerkomt op een rol als kartrekker.

In de vierde deelvraag is getracht de keuze van rollen te analyseren aan de hand van beleidsarrangemententheorie. Deze theorie stelt dat een verandering of verschil in coalities, resources, “rules of the game” of discoursen een verandering in beleid met zich mee zou brengen.

- **Coalities:** Veranderingen in de betrokken partijen lijken meer het gevolg te zijn van een aangepast beleid dan dat het momenteel het beleid zeer lijkt te beïnvloeden. Zo worden vormen van nieuwe mobiliteit meestal pas betrokken wanneer men als overheid actief met MaaS bezig is. Wel valt het op dat in de twee concessies waar MaaS-achtige zaken zijn uitgevraagd, Connexxion (of Hermes, een dochterbedrijf van Connexxion) de vervoerder is. Dit lijkt er op te wijzen dat Connexxion de beste partij zou zijn om dergelijke MaaS-achtige zaken op te zetten.
- **Resources:** Het afhankelijk zijn van de inkomsten van de kaartverkoop lijkt ertoe te leiden dat het Ov-Bureau Groningen-Drenthe meer avers is voor risico en dan ook een meer terughoudende rol aan lijkt te nemen. Zij willen namelijk de markt meer het initiatief laten nemen, terwijl dit bij de Ov-autoriteiten die niet afhankelijk zijn van deze inkomsten dit minder het geval lijkt te zijn.
- **Rules of the game:** De manier waarop de concessies in gebieden zijn ingedeeld geeft ook al een indicatie van wat voor type rol de overheid zou willen nemen. Zo bieden meer open concessies meer mogelijkheid om MaaS-achtige initiatieven te laten ontstaan, terwijl wanneer er een meer strakke concessie ligt hier minder ontwikkelruimte ligt voor dergelijke initiatieven. Door de open concessie kan de overheid een meer helpende rol bieden, terwijl bij een strakke concessie of wanneer MaaS helemaal uit de concessie wordt gehouden het initiatief meer bij de markt wordt gelaten en wil de overheid voornamelijk niet in de weg lopen. Het is wel te merken dat er verschillende definities van het concept MaaS rondgaan bij de verschillende overheden. Elke Ov-autoriteit geeft er een invulling aan die het meeste op hun situatie van toepassing is. Deze verschillen in interpretatie kunnen ook een oorzaak zijn voor verschillen in rolkeuze tussen overheden.
- **Discoursen:** De discussie over wat een betere methode is om een MaaS-netwerk te laten ontstaan (MaaS in de concessie uitvragen of MaaS bewust buiten de concessie laten) lijkt ook zijn weerslag te vinden op de rollen die beide kampen aan willen nemen. De overheden die denken dat men het beste MaaS kan uitvragen in de concessie leunen meer naar de helpende rol, terwijl de overheden die denken dat

MaaS buiten de concessie moet blijven het juist in de eigen hand willen houden (Gelderland) of het juist aan de markt willen laten (Groningen-Drenthe).

Het verschilt dus per factor in hoeverre ze het beleid en zodoende de rolkeuze van de verschillende overheden beïnvloeden. Zo lijken de resources en de discours van de overheden een duidelijke rol te spelen in de keuzes die de overheden maken, terwijl veranderingen in de coalities voornamelijk een gevolg lijken van een eerder gemaakte keuze. In het geval van de factor “rules of the game” is het lastig om te zien of deze daadwerkelijk invloed hebben op de keuzes van de overheden aangezien de meeste spelregels in bijvoorbeeld concessies door de overheden zelf opgelegd zijn en dus lijkt het meer een gevolg van keuzes van de overheden dan een beïnvloedingsfactor op de keuzes van de overheden.

6.2 Reflectie en Aanbevelingen

Gedurende een onderzoek zijn er altijd tekortkomingen of problemen die op je pad komen en je zal moeten oplossingen terwijl je bezig bent met je onderzoek. In deze paragraaf is op deze zaken gereflecteerd en zijn ook mogelijke verbeterpunten aangegeven.

Door de gelimiteerde en relatief korte periode die er was om het onderzoek te doen is het niet mogelijk geweest om alle Ov-autoriteiten te kunnen interviewen. Omdat de meeste Ovautoriteiten toch veel van elkaar verschillen op het gebied van openbaar vervoer en allemaal hun eigen specifieke opgaves hebben was het voor de volledigheid van het onderzoek mogelijk toch goed geweest om alle 14 decentrale overheden te spreken. Aangezien er in dit onderzoek getracht is om een diverse verzameling aan respondenten te spreken geeft dit onderzoek toch een goed beeld van de standpunten die er onder decentrale overheden leven.

Omdat het concept van Mobility-as-a-Service nog relatief nieuw is en zeker onder de Nederlandse beleidsbepalers, waren er weinig beleidsstukken om mogelijk beleid uit af te leiden. Wanneer deze beleidsdocumenten er wel waren geweest had hier mogelijk ook al een deel van de rolkeuze omtrent Mobility-as-a-Service vanaf kunnen worden geleid, wat het onderzoek mogelijk ten goede was gekomen.

Het feit dat er veel verschillende definities van het concept Mobility-as-a-Service de rondte doen, zorgde ervoor dat respondenten de gestelde vragen anders interpreteerden. Dit betekent dat de gegeven antwoorden van de respondenten op deze wijze gekleurd worden

en hierdoor soms lastig met elkaar te vergelijken waren. Dit probleem deed zich niet alleen voor in dit onderzoek, maar ook verschillende respondenten gaven aan dat de verschillende definities tot discussies leidden tussen de Ov-autoriteiten. Het lijkt daarom van belang dat er onder de verschillende Ov-autoriteiten een leidende definitie wordt bepaald van waaruit gewerkt kan worden, zodat de huidige misvattingen onder Ov-autoriteiten worden weggehaald.

Een aanbeveling aan alle Ov-autoriteiten is dat men een eenduidige definitie van het concept Mobility-as-a-Service zou moeten hanteren, want deze lijkt er op het moment nog niet te liggen. Dit leidt momenteel namelijk tot moeilijkheden met betrekking tot de ontwikkeling van een MaaS-systeem en het deze ontwikkeling lijkt ook geen duidelijke vorm te krijgen tot een goede, algemene definitie zal worden gehanteerd.

Ook is het van belang dat er in alle gebieden waar men denkt aan de ontwikkeling van een MaaS-systeem volledige medewerking is qua open data. Zolang niet alle stakeholders hun data openbaar maken is het niet reëel dat er een goed functionerend MaaS-systeem zal kunnen ontstaan.

Voor mogelijk vervolgonderzoek zou het interessant kunnen zijn hoe de vervoerders of andere marktpartijen tegenover het concept van MaaS zouden staan en welke rollen deze partijen daarin zouden wensen te vervullen en of deze gewenste rollen overeenkomen met wat de overheden wensen te doen. Ook zou er gekeken worden welke zaken de implementatie van een MaaS-netwerk nu daadwerkelijk in de weg staan, want hier verschillen sommige overheden nog met elkaar van mening over en het is niet ondenkbaar dat marktpartijen of vervoerders hier ook een heel andere mening over hebben.

Hoofdstuk 7 Literatuurlijst

APTA. (2013). *Millennials & Mobility. Understanding the Millennial Mindset*. APTA.

Berveling, J., Bakker, P., Harms, L., & Van der Werff, E. (2009). *Imago en Openbaar vervoer*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Catapult. (2016). *Mobility-as-a-Service. Exploring the Opportunity for Mobility-as-a-Service in the UK*. Transport Systems Catapult.

CBS. (2017, Februari 14). *Prognose bevolking; geslacht en leeftijd, 2017-2060*. Retrieved from CBS: <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83597NED>

Compendium voor de Leefomgeving. (2016, Maart 9). *Monitor Infrastructuur en Ruimte. Aanbod openbaar vervoer, 2000-2016*. Den Haag: Compendium voor de Leefomgeving.

Connekt. (2016). *Maasifest! Mobility as a Service is de toekomst voor mobiliteit*. Opgeroepen op mei 10, 2017, van Connekt: <http://www.connekt.nl/wp-content/uploads/2015/10/MaaS-voor-copyshop-mvr-1.pdf>

Connekt. (2017, Februari 8). *Mobility-as-a-Service*. Retrieved from Connekt: <http://www.connekt.nl/initiatief/mobility-as-a-service/>

Daniels, R., & Mulley, C. (2012). Flexible Transport Services: Overcoming Barriers to Implementation in Low-Density Areas. *Urban Policy and Research*, 59-76.

De Vervoersonderneming. (2016). *MaaS aan de Maas. Mobility-as-a-Service in Rotterdam*. De Vervoersonderneming.

Doherty, I., Shaw, J., & Gather, M. (2004). State intervention in contemporary transport. *Journal Of Transport Geography*, 12, 257-264.

Eerdmans, D., Van Kooij, S., & Van de Velde, D. (2009). *Denken, doen en laten. Onderzoek, overheidsingrijpen en ondernemerschap voor een beter OV*.

Fiedler, M. (2007). *Older People and Public Transport. Challenges and Chances of an Ageing Society*. Köln: Rupprecht Consult.

Giesecke, R., Surakka, T., & Hakonen, M. (2016). Conceptualising Mobility-as-a-Service. A User Centric View on Key Issues of Mobility Services. Retrieved February 11, 2017, from <http://ieeexplore.ieee.org/document/7476443/?reload=true>

Hajer, M. (2003). De beleidsarrangementen-benadering en de 'institutionele leegte'. In B. Arts, & P. Leroy, *Verandering van politiek, vernieuwing van milieubeleid* (pp. 39-57). Nijmegen: Vakgroep Milieu en Beleid.

Heikkilä, S. (2014). Mobility-as-a-Service- A Proposal for action for the Public Administration *Masterscriptie*. Aalto: Aalto University, School of Engineering.

Heiskala, M., Jokinen, J.-P., & Tinnilä, M. (2016). Crowdsensing-based transportation services — An analysis from business model and sustainability viewpoints. *Research in Transportation Business & Management*, 18, 38–48.

Henscher, D. (2016). Future bus transport contracts under Mobility-as-a-Service regime in the digital age: are they likely to change? *the 15th International Conference on Competition and Ownership of Land Passenger Transport*, (pp. 1-9). Stockholm.

Hofstra, N., & Otto, M. (2016). *Snelle scan Smart Mobility in de wereld*. Connecting Mobility.

Holmberg, P.-E., Collado, M., Sarasini, S., & Williander, M. (2016). *Mobility-as-a-Service-MaaS. Describing the framework*. Göteborg: Viktoria Swedish ICT AB.

I&O. (2015). *Belabberd Imago Openbaar Vervoer*. I&O Research.

Karlsson, M., Sochor, J., & Strömberg, H. (2016). Developing the 'Service' in Mobility-as-a-Service: experiences from a field trial of an innovative travel brokerage. *Transportation Research Procedia*, 3265-3273.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, (2013). *Beter Beoordelen. Notitie over de afweging van innovatieve maatregelen van Beter Benutten*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Klijin, E.-H., & Twist, M. Van, (2007). *PPS in Nederland: retoriek of bloeiende praktijk?* Meppel: Boom.

Koolen, R., & Tertoolen, G. (2006). *Back to the Future. Over een toekomst voor het openbaar vervoer*. CVS-congres.

Leent, M. van, (2012). Voorzieningen, Plannen of Loslaten? *Real Estate*, 80, 26–29.

MaaS Global. (2017, Februari 14). *MaaS as a Concept*. Retrieved from MaaS Global:
<http://maas.global/maas-as-a-concept/>

Melis, A., Prandini, M., Giallorenzo, S., & Callegati, F. (2017). Insider Threats in Emerging Mobility-as-a-Service Scenarios. *Hawaii International Conference on System Sciences* (pp. 2658-2667).
Honolulu: HICSS.

Osinga, J. (2012). Verbinden van bovengrond en ondergrond. *Masterscriptie*. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen

Oude Vrielink, M., & Verhoeven, I. (2011). Burgerinitiatieven en de bescheiden overheid. *Beleid en Maatschappij*, 38, 377–387.

Rantasila, K. (2015). The Impact of Mobility-as-a-Service concept to Land Use in Finnish Context. *International Conference on Sustainable Mobility Applications, Renewables and Technology* (pp. 1-6).
Koeweit: VTT Technical Research Centre of Finland.

Reizigersvereniging Rover. (2016). *Als de gewone bus verdwijnt. Mogelijkheden voor reizigersvervoer in geval van krimp*. Rover.

Schönig, M. (2016, oktober 5). *How close are we to Mobility-as-a-Service?* Retrieved from Skedgo:
<https://skedgo.com/en/close-mobility-service/>

Spickermann, A., Grienitz, V., & Von der Gracht, H. (2014). Heading towards a multimodal city of the future? Multi-stakeholder scenarios for urban mobility. *Technological Forecasting & Social Change*, 89, 201–221.

Tatenhove, J. van, Arts, B. & Leroy, P. (2000) Political Modernisation and the Environment. The Renewal of Environmental Policy Arrangements. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.

Verschuren, P., & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Vierde druk. Den Haag: Lemma.

Whim. (2017, Februari 14). Retrieved from Whim App: <https://whimapp.com/fi-en/>

Bijlagen

Bijlage 1 Vergelijkingstabel casussen

In onderstaande tabel wordt een kort overzicht gegeven van de zaken die van toepassing zijn per Ov-autoriteit per factor uit de beleidsarrangemententheorie.

	Amsterdam	Gelderland	Groningen-Drenthe	Limburg	Noord-Brabant	Zeeland	Zuid- Holland
Coalities	<ul style="list-style-type: none"> - The usual suspects - Andere partijen in Amstel Meerlanden - Zuidas 	<ul style="list-style-type: none"> - The usual suspects - Nauwe samenwerking met regio's - NB, O, FI - Pilot met NB en A'dam 	<ul style="list-style-type: none"> - Pr Groningen en Drenthe en Gem Groningen - 38 gemeenten - Buurprovincies 	<ul style="list-style-type: none"> - The usual suspects - Ontwikkel-tafels - Buitenland - Nauw contact met gemeentes 	<ul style="list-style-type: none"> - Meer focus op vraag - Vervoerder ziet overheid als klant 	<ul style="list-style-type: none"> - The usual suspects - Weinig samenwerking België 	<ul style="list-style-type: none"> - The usual suspects - Samenwerking MRDH - Gebrek aan gemeenschappelijke mobiliteitsvisie
Resources	<ul style="list-style-type: none"> - BDU - 400 mil p.j. - Concessie 	<ul style="list-style-type: none"> - 130 mil p.j. - Eigen geld voor investeringen - Concessie 	<ul style="list-style-type: none"> - Alleen ontwikkelfunctie - 110 mil p.j. - Concessie - Flexibele afspraken tijdens concessie 	<ul style="list-style-type: none"> - 50 mil p.j. - Ademende concessie - Ontwikkel-tafels 	<ul style="list-style-type: none"> - Vrij losse concessies - Open data - Te weinig bekendheid 	<ul style="list-style-type: none"> - Exploitatie-bijdrage - Concessie - Haltetaxi 	<ul style="list-style-type: none"> - 75 mil p.j. - Eigen geld in Ov - Ruimte in concessie voor ketenmobiliteit
Rules of the Game	<ul style="list-style-type: none"> - Concessie - Overheid is traag 	<ul style="list-style-type: none"> - Concessie - Weinig kans voor kleine initiatieven - Open data 	<ul style="list-style-type: none"> - Open data makkelijker - Verbetering Ov constant proces 	<ul style="list-style-type: none"> - Ademende concessie - Door concessie vaak achter de feiten aanlopen 	<ul style="list-style-type: none"> - 100 mil p.j. - Concessie - Invloed in ontwikkelteams 	<ul style="list-style-type: none"> - Wetgeving moet minder star - Veranderingen gaan ten koste van sommige partijen 	<ul style="list-style-type: none"> - Weinig samenwerking op gebied van tarieven/abonnementen - Geen gedeelde mobiliteitsvisie
Discourse	<ul style="list-style-type: none"> - Meer focus op vraag (overheid+ vervoerder) - Bestuurders willen bus niet kwijt 	<ul style="list-style-type: none"> - Ov-Visie - Verandering in cultuur noodzakelijk - MaaS buiten concessie 	<ul style="list-style-type: none"> - MaaS buiten concessie 	<ul style="list-style-type: none"> - Meer vraaggericht - Meer focus op verbinding met buitenland 	<ul style="list-style-type: none"> - The usual suspects - Ontwikkelteams - Toekomst beeld OV - Experimenten Gelderland + Overijssel - Andere partijen ZO-Brabant 	<ul style="list-style-type: none"> - Meer vraaggericht - MaaS te diffuus begrip 	<ul style="list-style-type: none"> - Concessie meer open - Verandering in mindset nodig voor MaaS
Rolkeuze	<ul style="list-style-type: none"> - Faciliterende rol - Het samenbrengen van partijen - Door uitvraag in concessie enigszins in eigen hand houden 	<ul style="list-style-type: none"> - Faciliterende rol - Grote rol voor regio's - Actief helpen kleine initiatieven op kaart zetten 	<ul style="list-style-type: none"> - Passieve rol - Zorgen dat Ov goed genoeg is voor MaaS-netwerk 	<ul style="list-style-type: none"> - Eerste verkennende rol - Verbindende rol 	<ul style="list-style-type: none"> - Faciliterende rol - Adaptief zijn 	<ul style="list-style-type: none"> - Realiseren mobiliteit - Initiatieven aanmoedigen/ stimuleren 	<ul style="list-style-type: none"> - Faciliterende rol - Initiatieven ruimte geven - Vervoerder niet in de weg zitten

Bijlage 2 Interviewguide

Inleiding

Hartelijk dank dat u mij te woord wil staan over Mobility-as-a-Service in het kader van mijn onderzoek voor mijn scriptie voor de Bachelor Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit Nijmegen. In mijn onderzoek kijk ik naar de rolkeuze van overheden omtrent de implementatie van een MaaS-netwerk in Nederland. Ik wil een inzicht krijgen in de standpunten en rolkeuzes van de verschillende overheden in Nederland tegenover MaaS, aangezien het een nieuw concept is dat nog niet echt van de grond is gekomen in Nederland en het door sommigen toch als de toekomst van het vervoer wordt gezien. Als u het goed vindt, zal het interview opgenomen worden, zodat het later nog een keer terug geluisterd kan worden wat mij zal helpen met de analyse van de resultaten.

Algemeen

1. Wat is uw functie?
 - Wat zijn uw werkzaamheden binnen deze functie?
2. Hoe lang bezit u deze functie al?

Huidig OV

3. Hoe is het openbaar vervoer momenteel geregeld in de regio/provincie?
 - Wie heeft de concessie gekregen?
4. Welke middelen bezit de provincie/gemeente/regio voor het regelen van het openbaar vervoer in het gebied?
 - Hoe worden deze middelen momenteel gebruikt?
5. Welke partijen zijn momenteel betrokken bij het openbaar vervoer in de regio?
6. Op welke manier zijn deze partijen betrokken bij het OV in de regio?
 - Hoe wordt er samengewerkt met de vervoerders?
7. Wordt er samengewerkt met andere provincies/regio's in het land?
 - Op welke manier wordt dit gedaan?
8. Wat vindt u dat de huidige problemen met het openbaar vervoer zijn?
9. Door wie vindt u dat deze problemen aangepakt zouden moeten worden? (Is dit de verantwoordelijkheid van de vervoerder of de overheid?)

MaaS Algemeen

10. Bent u bekend met het concept van Mobility-as-a-Service?
11. Hoe denkt u dat MaaS een verbetering kan vormen voor het huidige openbaar vervoer systeem?
12. Waar vindt u dat het concept van MaaS nog te kort schiet?
13. Hoe zouden deze tekortkomingen kunnen worden overbrugd?

14. Zijn er “spelregels”/wetten/informele regels die op het moment een MaaS-systeem in de weg zouden staan?
15. Hoe zouden deze zaken uit de weg kunnen worden geruimd?
 - Is het reëel dat dergelijke struikelblokken op de korte termijn van de baan zijn?
16. Hoe ziet u de toekomst van MaaS in Nederland voor u?

MaaS in de regio

17. In hoeverre is de provincie/regio bezig met Mobility-as-a-Service?
18. Ziet u binnen uw regio voorbeelden van MaaS?
19. Ziet u binnen uw regio concepten/bedrijven/start ups die mogelijk binnen een MaaS-systeem zouden kunnen vallen?
 - Wordt er al op enige manier met deze bedrijven samengewerkt? En op welke manier?
20. Ziet u aanknopingspunten voor een MaaS-systeem?
21. Hoe ziet u de toekomst van MaaS in uw regio voor u?
22. Welke rol ziet u voor de provincie/gemeente/regio weggelegd?
23. Hoe zou de regio/provincie deze rol in moeten vullen volgens u?
24. Welke maatregelen kan de provincie/regio specifiek nemen om deze rol daadwerkelijk vorm te geven?
25. Welke gevolgen denkt u dat deze rol zou kunnen hebben voor de toekomst van MaaS in de regio?

Afsluiting

- Heeft u nog toevoegingen?
- Zijn er nog dingen die u van belang acht met betrekking tot Mobility-as-a-Service die nog niet aan bod zijn gekomen?

Bijlage 3 Respondentenlijst

Instantie	Respondent
Vervoerregio Amsterdam 21-04-17	Ingrid de Bruijn
Provincie Noord-Brabant 25-04-17	Arwina de Boer & John Kuijs
Provincie Gelderland 11-05-17	Marieke Kassenberg
Ov-Bureau Groningen-Drenthe 18-05-17	Jan van Selm
Provincie Limburg 29-05-17	Maarten Hendrix
Provincie Zuid-Holland 31-05-17	Hans Heukels
Provincie Zeeland 7-06-17	Frans van Langevelde