

30 JAAR MOBILITEIT IN NEDERLAND

**JUBILEUMUITGAVE
MUCONSULT**

30 JAAR MOBILITEIT IN NEDERLAND

**JUBILEUMUITGAVE
MUCONSULT**



INHOUD

Woord vooraf p4

1 → DE JAREN 90 p6



Het effect van het kwartje van Kok p12

Hoe pakt de decentralisatie
van het ov uit? p13

Is er markt voor een snelle
treinverbinding Nederland-België? p14

2 → DE JAREN 00 p16



De integratie van doelgroepenvervoer
en ov: puzzelen en maatwerk leveren p22

Onderbouwd Anders betalen voor
mobiliteit p23

De lange weg naar MIRT p24

De typologie van knooppunten p25

3 → DE JAREN 10 p26



Spitsmijden: effectief en
kostenefficiënt p32

Overheidsregie op Mobility
as a Service p33

Wanneer wordt het busvervoer
emissieloos? p35

4 → DE TOEKOMST p36



Over MuConsult p42

Colofon p44

WOORD VOORAF

→ Iets meer dan dertig jaar geleden zat ik enigszins gespannen bij de notaris om de oprichtingsakte van *MuConsult B.V.* te tekenen. Ik had na mijn studie in Groningen een paar jaar voor een gerenommeerd mobiliteitsadviesbureau gewerkt en had daar een mooie en leerzame tijd gehad. Maar ik miste het speuren, uitdenken en onderzoeken van de universiteit. Zou ik met MuConsult meer richting wetenschap kunnen kruipen? Zou het lukken om de combinatie bruikbare beleidsadviezen en gedegen onderzoek een nieuwe impuls te geven? Ik hoopte het van harte: ik had mijn baan ervoor opgezegd!

En dan is het ineens dertig jaar later. In die tijd is er van alles gebeurd in het vakgebied. Decentralisatie leidde tot forse reorganisaties binnen het ov, verkeersveiligheid en fietsbeleid. Er waren de technologische innovaties, van OV-chipkaart tot MaaS. En er waren die soms verrassende beleidskeuzes: minder bouwen, meer benutten, wel bekijken, niet bekijken enzovoort. Het mooie is dat MuConsult aan al die grote

ontwikkelingen een (onderzoeks-) steentje heeft kunnen bijdragen. Precies ook op de wijze die ik in 1990 voor ogen had: onafhankelijk, hoogwaardig advies met gedegen onderzoek als basis. Ben ik daar trots op? Absoluut! Trots op die adviezen. Maar vooral trots op het team waarmee we dat hebben kunnen doen.

Ik weet zeker dat mijn altijd scherpe en constructief-kritische collega's de komende jaren garant staan voor veel meer *evidence based* onderzoek. Samen met onze partner Panteia zijn we ook voortdurend bezig de kwaliteitslat nóg hoger te leggen. Dus laat die volgende dertig jaar MuConsult maar komen!



Henk Meurs

*Founding partner MuConsult
Januari 2022*



→ In juli 2020 heb ik Henk Meurs opgevolgd als algemeen directeur van MuConsult. Die mooie functie is een rechtstreeks gevolg van MuConsults samenwerking met Panteia, waarvan ik al langer directeur ben. Mijn directe betrokkenheid bij 'Mu' is dus van recente datum, maar ik ken het bureau al jaren – en heb altijd bewondering gehad voor de kwaliteit van hun werk.

Ik heb deze jubileumuitgave dan ook met plezier gelezen. Het is boeiend om terug te kijken op drie decennia mobiliteit, maar minstens zo interessant om te zien over wat voor waaier aan thema's MuConsult zich heeft gebogen. Van het kwartje van Kok, via decentralisatie van het ov, de kilometerheffing en spitsmijden tot MaaS: de adviseurs van MuConsult maken elke keer weer impact met gedegen en verrassende inzichten. Ik zie deze uitgave dan ook als een testament van dertig jaar kwaliteitsconsultancy.

Maar in deze uitgave kijken we ook vooruit, want de komende jaren zijn de uitdagingen misschien

wel groter dan ooit. Slim en stevig onderbouwd mobiliteitsbeleid dat rekening houdt met grote thema's als klimaat, gezondheid en inclusiviteit? Ga er maar aan staan. Maar MuConsult heeft bewezen goed mee te kunnen bewegen met de behoeften van het werkveld – en de bundeling van krachten met Panteia zal de daarvoor benodigde kennis en kunde alleen maar versterken.

We hopen dat u zich door deze uitgave weer even verwondert over hoe snel het allemaal gegaan is de afgelopen tijd. En dat u met ons meedenkt over wat er de komende jaren van belang gaat zijn. Wij zijn er klaar voor. Ik sluit me bij Henk aan: op naar nog eens dertig jaar!



Jan-Willem Siebers

*Algemeen directeur MuConsult
Januari 2022*



1

DE DECENTRALISATIE VAN DE JAREN 90

Begin jaren 90 is verkeers- en vervoersbeleid nog vooral de taak van het rijk: de centrale overheid werkt een visie uit, stelt de doelen, bepaalt de instrumenten en bedenkt wie wat moet doen. Maar gedurende het decennium worden de verantwoordelijkheden meer en meer gedecentraliseerd. Ook de marktwerking doet z'n intrede, resulterend in onder meer de ontvlechting en verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen.



1990 is recente geschiedenis, maar toch ook weer zo lang geleden. Het wereldwijde web bestond nog niet, de 'draadloze telefoon' wilde maar niet doorbreken, autonavigatie stond in z'n kinderschoenen, we betaalden het hele decennium nog in guldens, ABN en Amro waren twee banken en Oost- en West-Duitsland waren nog (net) niet één – om maar wat losse, inmiddels bevreemdende feitjes te noemen.

Ook politiek-bestuurlijk gezien ligt 1990 ver achter ons. De sector verkeer en vervoer was traditioneel ingericht, met de centrale overheid als de partij die wikt en beschikt.* Het belangrijke Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, SVV-2, was bijvoorbeeld een echt rijksplaatje: visie en aanpak waren door het ministerie bepaald. Ook het derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid, MPV-3, uit 1991 was vooral een rijksvisie.

DUURZAAM VEILIG

Niet dat die dominante positie van het rijk perse slecht of minder was: de visies waren vaak innovatief en gedurfd. Zo introduceerde het MPV-3 het principe *Duurzaam Veilig*, het vergroten van de verkeersveiligheid door een 'preventieve en vergevingsgezinde' inrichting van wegen. Inmiddels is die benadering gemeengoed, maar in 1991 was dat vernieuwend, nationaal én internationaal gezien. Hard nodig was ze ook, want het aantal verkeersdoden lag op 1200 per jaar.

OP NAAR EEN MODAL SHIFT

Het SVV-2 was al even gedurfd. De nota werd in 1991 vastgesteld, toen het autoverkeer nog ongebreideld groeide.** De jaarlijkse schade als gevolg van files bedroeg zo'n 1 miljard gulden en de tendens was stijgend. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wilde de verkeersdruk op

* Er was wel provinciaal en gemeentelijk beleid, maar de regio's lieten zich sterk inspireren door de rijksnota's. Dat veel geld voor provincies en gemeenten van het rijk kwam, versterkte de 'traditionele' verhoudingen.

** Het autoverkeer nam in de periode 1986-1990 met 12 procent toe. De snel groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen was hierbij een belangrijke factor.



de weg verlichten en zette in op een ambitieuze *modal shift* naar openbaar vervoer en fiets. Bij ongewijzigd beleid zou het autoverkeer tot 2010 met 70 procent groeien, zo was berekend, maar dat mocht maximaal 35 procent worden. Het milieu was daarbij, voor het eerst eigenlijk, een argument van belang. Het moest maar eens gedaan zijn met de privileges van die vervuilen-de auto, zo klonk het.

In lijn met de visie gingen er miljarden guldens naar het openbaar vervoer. Daarmee werd onder meer de aanleg van de Betuweroute en de HSL Zuid gefinancierd. Voor de fiets kwam er een nieuw Masterplan Fiets, om ook voor die modaliteit een kwaliteitssprong te realiseren. Tegelijkertijd beperkte het rijk de uitbreiding van het autowegennet, stimuleerde het carpoolen en schetste het de eerste contouren van rekeningrijden en een 'beperkend parkeerbeleid' in

steden. Interessant is ook dat de SVV-2-nota toen al wees op de mogelijkheden van 'telematica bij het werken, leren en winkelen'.

KWARTJE VAN KOK

Dat de auto even geen voorkeurspositie had, bleek wel uit de invoering van het fameuze *kwartje van Kok*. Nederland zat begin jaren 90 in een laagconjunctuur en er was extra geld nodig. In lijn met het beleid om het autogebruik te beperken, stelde toenmalig minister van Financiën Wim Kok een verhoging van de brandstofaccijns voor. Autorijden zou zo duurder en dus onaantrekkelijker worden, ten gunste van andere vormen van mobiliteit. De extra accijns bedroeg 25 guldencent per liter gelode benzine, 18 cent per liter ongelode benzine en 7 cent per liter diesel.

Het plan stuitte op de nodige weerstand in het land. Partijen als ANWB en Bovag zochten nadrukkelijk de publiciteit, zamelden handtekeningen in en togen zelfs naar de rechter. Maar de maatregel werd uiteindelijk vrij probleemloos door de Tweede en Eerste Kamer geloodst. Per 6 juli 1991 was de lastenverzwaring van kracht. De accijnsverhoging leverde de schatkist jaarlijks honderden miljoenen guldens (en later: euro's) op.*

* In 2002 berekende het ministerie van Financiën dat het 'kwartje van Kok' in dat jaar goed was voor 530 miljoen euro aan belastinginkomsten. De gelode benzine was toen nauwelijks meer verkrijgbaar en de accijns op diesel was alweer teruggedraaid. Die half miljard euro kwam dan ook puur van de extra accijns op ongelode benzine.



DECENTRALISATIE

Terug naar de bestuurlijke, 'rijksgerichte' aanpak. Hoewel SVV-2 en MPV-3 nog duidelijke rijksnota's waren, was er op de achtergrond al een beweging gaande richting decentralisatie. Dat leidde er in 1994 toe dat de verantwoordelijkheid voor *verkeersveiligheid* op provinciale en gemeentelijke wegen bij de provincies en de kaderwetgebieden* kwam. Principes als Duurzaam Veilig waren nog altijd leidend, maar de uitwerking in wegontwerp werd een zaak van de decentrale overheden.

De gemeenten werden vanaf 1996 verantwoordelijk voor het *fietsbeleid*. Dit omvatte onder meer de uitwerking van een samenhangend fietspadennetwerk in en tussen de gemeenten.

Ook het *lokale en interlokale openbaar vervoer* werd anders georganiseerd. Tot 1988 was

het rijk verantwoordelijk voor het complete stads- en streekvervoer: het rijk betaalde de bijdrage voor de exploitatie rechtstreeks aan de vervoerbedrijven. Met de Wet personenvervoer uit '88 verhuisde de verantwoordelijkheid voor lokaal vervoer (stadsbussen, stadstrams) al naar de gemeenten. In 1996 kregen de zeven kaderwetgebieden lokaal én interlokaal openbaar vervoer. En in 1998 voltooide het rijk deze decentralisatieslag en ging in het hele land lokaal en interlokaal openbaar vervoer naar provincies, kaderwetgebieden en gemeenten, de *ov-autoriteiten*.

REORGANISATIE SPOOR

Van een andere orde waren de organisatorische aanpassingen op en rond het spoor. Nieuwe Europese regelgeving vereiste dat de vervoers-exploitatie gescheiden werd van aanleg en onderhoud. Maar er was ook een groeiende

* Die kaderwetgebieden waren een uitvloeisel van de *Kaderwet bestuur in verandering* van 1994. Het betrof zeven samenwerkingsverbanden in verstedelijkte gebieden. De bedoeling was dat deze kaderwetgebieden, in feite een extra bestuurslaag, zouden uitgroeien tot 'stadsprovincies'. Zover is het nooit gekomen.

onvrede over de inefficiëntie die inherent zou zijn aan de generieke subsidies die de NS nog kreeg, zo'n 2 miljard gulden op jaarbasis.

In 1995 werd de NS daarom ontvlecht en deels 'verzelfstandigd'. Het infradeel bleef functioneren als ware het een rijksdienst, maar het segment reizigersvervoer moest veel meer gaan opereren als een commercieel bedrijf dat de eigen broek op kan houden.*

Deze aanpak opende de deuren voor nieuwe reizigervervoerders op het spoor, zoals Lovers Rail (operationeel vanaf 1996), NoordNed (1999) en Syntus (1999). De eerste verdween al snel weer van het toneel, maar NoordNed en Syntus waren dankzij hun specifieke aanpak een verrijking voor het openbaar vervoer. Zo vervingen zij de bestaande parallelle bus- en treinlijnen (= trein en bus die dezelfde verbinding verzorgen) door een net waarin treinen en bussen elkaar *aanvullen* en qua aankomst- en vertrektijden ook optimaal op elkaar aansluiten.

TOT SLOT

Decentralisatie en in het geval van het spoor enige marktwerking hebben de jaren 90 in belangrijke mate gekleurd. Maar hoe is het gegaan met de (rijks-)ambities om autorijders in groten

getale naar het ov en de fiets te krijgen? Die modal shift bleek – net als gedragsverandering in het algemeen – in de praktijk lastiger dan op het papier van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Het gebruik van het ov nam in de jaren 90 weliswaar aardig toe, maar die plus kwam voornamelijk op het conto van de ov-studentenkaart, die in januari 1991 werd ingevoerd. De groei van het autoverkeer was er in ieder geval niet veel minder om. De toename vlakke in de tweede helft van het decennium iets af, maar over het hele decennium gemeten bedroeg de groei zo'n 20 procent.** Ook het wagenpark groeide fors, van 5,8 miljoen naar 7,3 miljoen motorvoertuigen.

Wilde het autogebruik ooit worden teruggedrongen, dan waren er echt ingrijpendere maatregelen nodig. Zou slimme technologie uitkomst bieden? De jaren 00 zouden het leren.

* Er werd hierbij onderscheid gemaakt tussen de taak- en de markt-organisatie. De *taak*-organisatie waren de infra-afdelingen Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding. Uit deze afdelingen is later ProRail voortgekomen. De *markt*-organisatie waren NS Cargo, NS Reizigers en NS Stations. Zij moesten echt op eigen benen staan.

** Met autoverkeer doelen we hier op gemotoriseerd verkeer. De groei betreft de verkeersprestatie, het aantal kilometers dat in een jaar wordt afgelegd.

→ Het effect van het kwartje van Kok

Op 6 juli 1991 voerde het kabinet-Lubbers III een forse lastenverzwaring door voor personen-auto's. Het rijk vroeg MuConsult om de effecten van de maatregelen in kaart te brengen met een voor- en nameting.

Een bijdrage van Henk Meurs en Rinus Haaijer

De maatregel van toenmalig minister Wim Kok van Financiën behelsde allereerst een verhoging van de vaste kosten van de auto: de motorrijtuigenbelasting voor diesel- en LPG-auto's ging met een paar honderd gulden omhoog. Maar om ook het gebruik terug te dringen, verhoogde Kok meteen de *variabele* kosten, de accijns op brandstof. Deze extra belasting kwam bekend te staan als 'het kwartje van Kok' – het meest controversiële deel van de lastenverzwaring.

De grote vraag vooraf was of het kabinet met die maatregel inderdaad het autogebruik zou ontmoedigen. MuConsult kreeg in 1991 de opdracht om dat te onderzoeken.

Resultaten

Om het effect van de prijsverhoging op het autogebruik inzichtelijk te maken, hebben we een panel van enkele duizenden leden uitge-



breid bevraagd. Dat gebeurde net vóór de invoering, in juni 1991, en een klein jaar erna, in juni 1992. Zo'n 4.000 panelleden vulden de (toen nog papieren) enquêtes beide keren in.

Met het onderzoek toonden we aan dat zonder de prijsverhogingen het autogebruik 1,4 tot 1,7 procent hoger zou zijn geweest. Anders geformuleerd: de maatregel zorgde ervoor dat het autogebruik afvlakte. In het eerste jaar werd er maar liefst 1,1 miljard kilometer minder met de auto gereden.

Dat wil trouwens niet zeggen dat Nederland massaal op het ov overstapte. Ook de ov-tarieven gingen namelijk omhoog: in 1992 werd een 15-strippenkaart zo'n 7,5 procent duurder. Daardoor zakte ook het gebruik van de trein en het stads- en streekvervoer in, met respectievelijk ruim 2 procent en ruim 3 procent.

Meer info:

'Evaluatie Tussenbalans: Effecten van verandering in vervoerskosten op de mobiliteit', oktober 1992, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

→ Hoe pakt de decentralisatie van het ov uit?

De verwachtingen rond de decentralisatie en marktwerking in het openbaar vervoer waren hooggespannen: het regionale trein-, stads- en streekvervoer zou aantrekkelijker, efficiënter en zelfs innovatiever worden. Maar of het ook zo uitpakte? MuConsult kreeg de opdracht om voor vijf regio's de 'transitie' van het openbaar vervoer te evalueren.

Een bijdrage van Edward Rosbergen en Roeland Pieper

Die opdracht was in de periode 1999-2004 goed voor 25 rapporten, van voormetingen, nametingen, tussenrapportages en procesevaluaties tot eindrapporten per regio en ten slotte een syntheserapport. Dat leverde bruikbare inzichten op.

Positief, maar met kanttekeningen

In een aantal regio's is niet alleen het stads- en streekvervoer maar ook het spoorvervoer gedecentraliseerd. Gelderland en Fryslân konden daardoor het complete ov door één vervoerbedrijf laten uitvoeren. Dat leidde daar tot een betere integratie (afstemming) van de modaliteiten: een belangrijk pluspunt.

We stelden ook vast dat marktwerking het regionale ov aantoonbaar efficiënter maakte. Zo daalden de exploitatiekosten van het ov dankzij aanbestedingen met 15 tot 20 procent. De efficiencywinst is in eerste instantie gebruikt om door het rijk opgelegde bezuinigingen op te vangen. Maar de winst bood

de regio's ook ruimte om de dienstverlening te verbeteren, onder meer door nieuw en toegankelijk materieel aan te schaffen.

Problemen – of positiever geformuleerd: uitdagingen – zagen we ook. Het bleek bij het decentraliseren bijvoorbeeld ingewikkeld om zaken als dienstregelingen en verkoop-

punten met collega's af te stemmen. Vooral de afstemming met NS was lastig vanwege de monopolies die NS had.

Ook de marktwerking had z'n aanloopsores. Het aanbesteden was zo eenvoudig nog niet. Te veel de nadruk leggen op de prijs kon makkelijk nadelig uitpakken voor



Foto: Rob Dammers

het personeel: bedrijven die tot het gaatje gingen om een concessie binnen te halen, moesten de winst toch ergens uithalen.

Goed weten wat je afsprekt, was nog zo'n punt. Er was één gemeente die de concessie gunde aan een vervoerder die de bussen elk kwartier in plaats van elk half uur liet rijden. Een mooie verbetering, ware het niet dat de vervoerder hiervoor goedkopere, *kleinere* busjes inzette. In de praktijk betekende dit dat reizigers geregeld op

de halte achterbleven omdat het busje vol was. Met extra geld van de gemeente is snel weer teruggegaan naar grote bussen in een wat lagere frequentie.

Vanuit de marktpartijen was er het probleem dat de concessieduur van vijf tot zes jaar eigenlijk te krap was om investeringen terug te verdienen.

Tot slot

Mede dankzij de 25 evaluaties die we in de periode 1999-2004 ople-

verden, was de leercurve gelukkig voldoende steil. De overheden en marktpartijen leerden van elkaars goede en minder goede ervaringen en wisten de transitie naar decentraal en marktwerking al met al vrij probleemloos te voltooien.

Meer info:

'Decentralisatie van regionaal spoorvervoer en marktwerking in het regionale spoor-, stads en streekvervoer – Syntheserapport', juli 2004, MuConsult, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

→ Is er markt voor een snelle treinverbinding Nederland-België?

MuConsult heeft de afgelopen decennia talloze vervoerwaarde-studies uitgevoerd. Nieuwe voorzieningen, tariefsverhogingen, aanpassingen van de dienstregeling – alles is verkend en onderzocht. Een opvallende en uitdagende opdracht in dit 'genre' was de studie naar de markt voor een nieuwe lijn Amsterdam-Brussel met de veelbelovende hogesnelheidstrein Fyra.

Een bijdrage van Rinus Haaijer en Ramon Peters

Half 2009 presenteerden NS Hi-speed en NMBS (Belgische spoorwegen) een testtrein van de nieuwe Fyra. Vanaf september dat jaar zou de Fyra tussen Amsterdam en Rotterdam gaan rijden; uiteindelijk zou het traject Amsterdam-Brussel ermee bediend worden, in de mooie reistijd van 93 minuten. Maar hoe verhield de nieuwe Fyra zich tot bijvoorbeeld de Thalys en de auto? Was de tarievenstructuur marktconform? Welke diensten zouden noodzakelijk zijn om de markt te veroveren? NS en NMBS gaven ons opdracht dat uit te zoeken.

Onderzoeksvragen en aanpak

Ons Fyra-marktonderzoek bestond uit een kwantitatief en een kwalitatief deel. Om met dat laatste te beginnen: we hebben vier groepsdiscussies georganiseerd in Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en Brussel, met steeds 8 of 9 personen. Alle deelnemers hadden (enige) ervaring met internationale treinreizen tussen Nederland en België. Met hen is gesproken over hun verwachtingen en – aan de hand van beeldmateriaal – hun eerste indrukken van de Fyra-dienst.



Foto: Willem 90

Voor het kwantitatieve deel hebben we een online enquête opgezet. Met behulp van ouderwets veldwerk op stations, in treinen, bij benzinestations en in wegrestaurants hebben we duizenden deelnemers geworven.

Voor de enquête gebruikten we de zogenaamde *stated preference*-methode. We vroegen de deelnemers een bepaalde reis in gedachten te nemen die nu met de auto of trein wordt gemaakt. Over die reis kregen ze dan een aantal situaties voorgeschoteld: zouden ze in die situatie de auto, bestaande treinmogelijkheden of de nieuwe

Fyra-dienst kiezen? We hebben zo onderbouwd kunnen schatten hoeveel reizigers de Fyra zou trekken en hoe bepalend aspecten als reistijd en voorzieningen zijn.

We kwamen op zo'n 3,3 miljoen (enkele) reizen op jaarbasis. De Fyra zou vooral veel automobilisten overhalen toch eens de trein te pakken. Door de tickets goedkoper te maken zou het Fyra-gebruik trouwens nog flink kunnen groeien.

Tot slot

Onze onderzoeksresultaten hebben uiteindelijk weinig uitgemaakt voor de Fyra zelf: die heeft slechts

veertig dagen gereden, van 9 december 2012 tot en met 17 januari 2013. Maar nuttig was ons rapport hoe dan ook. Het heeft NS en NMBS zeer waardevolle inzichten over *pricing* opgeleverd, die later alsnog zijn toegepast.

Meer info:

'Marktonderzoek Fyra – Nieuwe treindienst tussen België en Nederland', november 2009, MuConsult, in opdracht van NMBS.



2

DE INNOVATIES VAN DE JAREN 00

In het nieuwe millennium wordt mobiliteit meer en meer het domein van de technologie. We gaan massaal aan de TomTom, doen de eerste proeven met rijtaakondersteuning, ontdekken de voordelen van de hybride auto en pakken de Thalys naar België en Frankrijk. Ondertussen kiezen wegbeheerders steeds vaker voor het samenwerken – met elkaar en met de markt. Welkom in de 21e eeuw!



Economisch gezien waren de jaren 90 spetterend geëindigd met een aangename hoogconjunctuur. Wat welvaart betreft begon het nieuwe millennium dan ook goed – en de laagconjunctuur in de eerste jaren van het nieuwe decennium veranderde daar weinig aan. Pas toen in 2008 de kredietcrisis Nederland bereikte, werd het weer meer ‘korten en bezuinigen’.

De mobiliteit bewoog zoals gebruikelijk met die economische golven mee. Tot aan ongeveer 2008 steeg de mobiliteit, daarna volgde stagnatie en een lichte daling. Al met al nam het totaal aantal *reizigerskilometers* in het eerste decennium met ruim 3 procent toe. Het aantal kilometers dat het *autoverkeer* aflegde, steeg met zo'n 10 procent.

INNOVATIES

Tot zover weinig bijzonders. Wat wél anders was aan de jaren 00, was de plek die ict in ons leven

opeiste. Ook het verkeer- en vervoerdomein kreeg volop met nieuwe (communicatie-) technologieën te maken.

We verruilden bijvoorbeeld massaal de straten-gids en kaart op schoot voor het gemak van het navigatiesysteem. Vanaf 2007 werden TomTom-gebruikers zelfs voorzien van actuele file-informatie gebaseerd op *floating car data*.^{*} Voor wegbeheerders was (en is) dat een uitdaging: weggebruikers zijn een stuk eigenwijzer en zoeken letterlijk hun eigen (dorps)weg.

Gps-technologie en mobiel internet maakten in 2006 ook de eerste spitsmijden-projecten mogelijk: met een ‘kastje’ in de auto kon gevolgd worden of de bestuurder inderdaad de spitsen meed. Datzelfde jaar startte Rijkswaterstaat het project Slimme Auto's, een praktijkproef met onder meer *adaptive cruise control* en *lane departure warning*. En het coöperatieve

^{*} In 2005 waren er al *floating car data* van mobieltjes beschikbaar. Deze gsm-gebaseerde gegevens waren echter niet heel nauwkeurig. De gps-voertuigdata van navigatiesystemen (en later: smartphones) betekenden in dat opzicht een flinke stap vooruit.



voertuig-wegkantsysteem was ineens hot – al kwamen we in dit decennium niet verder dan enkele testopstellingen en proeven.

Een innovatietrend van een andere orde was de elektrificatie. In 2000 had Toyota al de hybride Prius gelanceerd, maar een heel groot succes werd die niet. Dat liep anders met de Prius II uit 2004. Deze hybride werd in 2005 uitgeroepen tot Auto van het Jaar: een belangrijk succes voor elektrisch rijden.

FIETS EN OV

Elektrificatie zien we ook bij de fiets terug. Hoewel het idee voor de e-bike al uit de 19e eeuw stamt, sloeg het concept nu pas aan. Het imago was nog stoffig ('fiets voor oude mensen'), maar in 2009 bedroeg het marktaandeel al een stevige 10 procent van het aantal verkochte fietsen, goed voor een kwart van de omzet.

Wat de trein betreft viel de openstelling in 2009 van de eerste (en vooralsnog enige) Nederlands hogesnelheidslijn op, de HSL-Zuid. Voor de aanleg, tussen 2000 en 2006, ging de Nederlandse overheid haar grootste publiek-private samenwerking ooit aan. De HSL-Zuid was overigens niet het enige mega-infraproject in het decennium. De Betuweroute, de goederen-treinverbinding tussen de Maasvlakte en Duitsland, werd in 2007 in gebruik genomen.

Een belangrijke innovatie van het openbaar vervoer met de bus was dat het materieel steeds 'groener' werd. In 2009 verdiende 40 procent van de ov-bussen het predicaat schoon (aardgasbus, hybride bus enzovoort) – en dat zou in de jaren 10 nog flink doorgroeien.

Dat die ov-vergroening zo snel verliep, kwam overigens voor een belangrijk deel op het conto van de *beleidsmatige* vernieuwing die eind jaren 90 was ingezet: de marktwerking. Met de nieuwe Wet personenvervoer 2000 moesten ov-autoriteiten per 1 januari 2001 het vervoer per regio of per verbinding aanbesteden, voor een concessie van enkele jaren.* De aanbesteding maakte het mogelijk om allerlei eisen en voorwaarden te stellen aan het vervoer, de organisatie en de vervoermiddelen. Regio's benutten die mogelijkheden mede om vervoerders te bewegen emissielozer te werken.

* De maximaal toegestane concessieduur is sinds 2001 twee keer verlengd tot de huidige tien jaar. Bij grote investeringen door de vervoerder (overwegend spoorvervoer) is zelfs vijftien jaar mogelijk.



Een laatste ov-innovatie was de OV-chipkaart. Het zou nog jaren duren eer we in heel Nederland met die kaart terechtkonden, maar de ontwikkeling ervan begon al in 2001. In 2005 was het systeem zo ver ontwikkeld dat reizigers in Rotterdam de OV-chipkaart konden testen. Die eerste ervaringen waren in meerdere opzichten positief: het leidde in Rotterdam tot een spectaculaire daling van het zwartrijden en dankzij de poortjes verbeterde ook de sociale veiligheid op de perrons.

SAMENWERKEN

De tweede rode draad van het decennium was de nadruk op samenwerken. Tot begin jaren 00 was het gemeengoed om (auto-) verkeersproblemen lokaal aan te pakken – elke wegbeheerder loste z'n eigen files op. Maar met de toenemende druk op het wegennet leidde dat te vaak tot het simpelweg verplaatsen van problemen: de oplossing van de ene wegbeheerder

werd het probleem van de andere. Er werd daarom meer en meer gekeken naar de héle verplaatsing, van deur tot deur.

Dat vereiste een 'wegbeheerdersoverstijgende' aanpak. In 2002 werd hiervoor *Gebiedsgericht Benutten* ontwikkeld – een methodiek waarbij rijk, provincies en gemeenten gezamenlijk een verkeersmanagementaanpak uitwerken. Vrijwel alle (stedelijke) regio's hebben deze methodiek doorlopen om tot afstemming dan wel samenwerking te komen. 'Benutten', het slimmer gebruiken van het asfalt dat er toch al ligt, was sindsdien een vaste waarde in de bereikbaarheidsplannen.

Gebiedsgericht Benutten betrof specifiek verkeersmanagement (verkeer op de weg 'bijsturen'), maar om de druk op de spitsperioden te verlichten is ook flink ingezet op een ander type benutten, mobiliteitsmanagement.* In eerste instantie zette het rijk, het toenmalige ministerie

* Mobiliteitsmanagement staat voor het beïnvloeden van de mobiliteitskeuze. Het doel is (plat gezegd) minder auto's op de weg, in ieder geval tijdens de spitsen. Typische oplossingen zijn carpoolen, buiten de spits reizen, ander vervoer kiezen (fiets, ov) of thuiswerken.

van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, dat nog ouderwets sturend in – VROM wilde een mobiliteitsmanagementregeling aan bedrijven *opleggen*. De sociale partners reageerden meteen en kwamen met een eigen voorstel: er werd in 2007 een Taskforce Mobiliteitsmanagement opgericht, waarin werkgevers, ov-organisaties, regionale overheden en het rijk *samen* aan spitsmijden, fietsplannen, ov-probeerabonnementen en andere ‘vraagmaatregelen’ werkten.

De inspanningen hadden meetbaar succes: in de periode 2008-2012 bijvoorbeeld drukte alleen het telewerken (de groei van) het reistijdverlies op het hoofdwegennet met zo’n 2 procent. Verkeersmanagement was goed voor min 3 procent.

BEPRIJZEN

Benutten was hiermee één pijler in de bereikbaarheidsplannen van de jaren 00. Twee andere waren het aloude bouwen (meer asfalt) en het nieuwe beprijzen.

Puur geredeneerd vanuit effectiviteit was bouwen een krachtige oplossing, maar het was duur en door milieuregelgeving vanuit de EU inmiddels ook een oplossing met haken, ogen en voorwaarden. Het rijk koos daarom waar maar enigszins mogelijk voor *spitsstroken*: formeel geen echte bouwprojecten en dus met minder regels omgeven. In 2006 zette de rechter echter een streep door deze ‘sluiproute’.

Gelukkig was daar nog die nieuwe beleidspijler, *beprijzen* – of Anders Betalen voor Mobiliteit, zoals het plan uit 2005 officieel heette. Deze aanpak bepaalde gedurende een groot deel van de jaren 00 de toon. Eind 2009 bereikte het kabinet-Balkenende IV zelfs een akkoord over het gemiddelde tarief per kilometer, met variaties naar tijd en plaats. De buit leek daarmee binnen voor toenmalig minister Camiel Eurlings, die het systeem vanaf 2011 wilde uitrollen. Maar het grote publiek – lees: de achterban van De Telegraaf en ANWB – begon steeds luider te protesteren. Eurlings bleek daar niet ongevoelig voor. Hij trok zijn handen van het plan en leidde daarmee het einde van Anders Betalen voor Mobiliteit in onder het latere Rutte-I.

TOT SLOT

Al met al zag het verkeer- en vervoerlandschap er aan het einde van het decennium vooral *technologisch* anders uit, met slimmere auto’s, een snelle trein, schonere bussen en elektrische fietsen. Ook de verhoudingen in het speelveld waren anders, met meer nadruk op samenwerking. Maar als het gaat om sec bereikbaarheid, dan was het in de jaren 00, op wat ‘benuttingswinst’ na, toch eerder pappen en nathouden. Dat het nog niet écht vastliep was vooral te danken aan de fikse kredietcrisis die Nederland in 2008 raakte.

→ De integratie van doelgroepenvervoer en ov: puzzelen en maatwerk leveren

Het doelgroepenvervoer is een belangrijke, maar ook dure voorziening. Sinds halverwege de jaren 00 zoeken overheden dan ook naar meer kostenefficiëntie. Is de integratie van doelgroepenvervoer en het ov een optie?

Een bijdrage van Jan-Derk van 't Rot en Jaap Sytsma

Het doelgroepenvervoer kost Nederland jaarlijks zo'n 680 tot 760 miljoen euro. Daarmee is deze vervoersvorm per kilometer vijf keer duurder dan het openbaar vervoer. Gezien het maatschappelijke belang ervan zijn deze hoge kosten wel verdedigbaar, maar een efficiëncyslag is natuurlijk altijd welkom. Eén zo'n slag is het bundelen van doelgroepenvervoer en het ov, dat vooral buiten de steden kampt met teruglopende reizigersaantallen. In 2006 publiceerden we hier als MuConsult een baanbrekend rapport over. We bestempelden die integratie destijds als kansrijk. En terecht, want er is een klassieke 'win-win' mogelijk: doelgroepenreizigers meer met het ov laten reizen en ov-reizigers op plekken met beperkt ov-aanbod gebruik laten maken van doelgroepenvervoer.

Inmiddels hebben enkele regio's (delen van) het doelgroepenvervoer en (delen van) het ov geïntegreerd. Die ervaringen hebben duidelijk

gemaakt hoe complex het integratieproces is. Om te beginnen valt het ov onder de verantwoordelijkheid van provincies en vervoerregio's, terwijl het doelgroepenvervoer bij gemeenten is belegd. Voor dit doelgroepenvervoer zijn bovendien *negen* aparte regelingen die worden gefinancierd vanuit *vier* ministeries – een puzzel op zich. Er zijn de verschillen in uitvoering: doelgroepenvervoerders rijden op afroep en kennen geen vaste routes, terwijl het ov lijnen en tijdschema's hanteert. En dan is de uitgangssituatie in elke regio weer net anders, waardoor integreren vooral ook maatwerk is.

Het is dan extra belangrijk om de vraag vanuit de inhoud te benaderen. Niet 'die oplossing willen we ook', maar eerst de lokale omstandigheden, kansen en knelpunten onderzoeken en op basis daarvan keuzes maken. Om welke aantallen reizigers gaat het? Wat zijn de behoeften van de 'doelgroepen' en

van de ov-reizigers? Hoe worden die nu ingevuld? Kunnen dunnere ov-lijnen buiten de stad integreren met doelgroepenvervoer? Hoe houden we die gebundelde vervoersdienst begrijpelijk en toegankelijk voor alle typen reizigers? Wat mag dat kosten? Enzovoort.

In die zoektocht naar slimme oplossingen zijn de eerste regio's ook al aan de slag gegaan met *Mobility as a Service*. Interessant is deze oplossingsrichting zeker, maar niet minder complex. Als MuConsult hanteren we ook hier het adagium: werken vanuit de inhoud, niet wensdenken.

Meer info:

- 'Op weg naar bundeling: Catalogus met initiatieven voor pilots gericht op een betere samenwerking tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer', mei 2006, MuConsult in opdracht van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.
- 'Omvang doelgroepenvervoer: Mogelijkheden voor bundeling van vervoer en de kansen voor OV', september 2007, MuConsult in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- 'Integratie doelgroepenvervoer en ov – Praktijkvoorbeelden', juni 2020, MuConsult in opdracht van CROW.

→ Onderbouwd Anders betalen voor mobiliteit

‘Beprijzen’ werd in de jaren 00 gezien als hét middel om files te bedwingen. De (vergevoerde) plannen voor een kilometerheffing hebben het uiteindelijk niet gehaald, maar dat was vooral een politieke keuze – aan een gedegen voorbereiding en onderbouwing heeft het niet gelegen.

Een bijdrage van Rinus Haaijer en Henk Meurs

Minister Tineke Netelenbos van kabinet-Kok II probeerde het in 1999 voor het eerst. Zij kwam met *Rekeningrijden*, een plan voor tolpoortjes op snelwegen in de Randstad. Maar twee jaar en 200 miljoen gulden ontwikkelkosten later trok ze de stekker eruit: politiek bleek de operatie een brug te ver.

Dat was niet het einde van beprijzen. In 2002, een jaar na het staken van Rekeningrijden, gaf een interdepartementale werkgroep MuConsult de opdracht om de effecten van een landelijke kilometerheffing te onderzoeken. We onderzochten verschillende varianten, alle nog zonder spitsheffing. Uit onze studie bleek dat een kilometerheffing leidt tot een toename van het wagenpark met maximaal 2 procent. Daartegenover stond dat een kilometerheffing het *gebruik* van de auto flink terug zou dringen: op korte termijn met 2 tot 6 procent en op lange termijn zelfs met 7 tot 11 procent.

Commissie Nouwen

Minister Karla Peijs durfde het in 2005 dan ook weer aan: zij armde een plan van de Commissie Nouwen voor een landelijke kilometerheffing, *Anders betalen voor mobiliteit*. De tolpoortjes waren vervangen door kastjes in de auto en er werd ingestoken op een differentiatie van de heffing naar tijd, plaats en milieukeurmerken van het voertuig. Peijs’ opvolger Camiel Eurlings werkte de plannen uit en kreeg eind 2007 een akkoord van de ministerraad.

Naarmate de beoogde startdatum, 2011, dichterbij kwam, nam het aantal onderzoeken alleen nog maar toe. Alle mogelijke variaties in tarifiering zijn bestudeerd – en als MuConsult hadden we daar een aardig aandeel in. De resultaten waren onverminderd positief: vooral de differentiatie naar tijd en plaats zou spitsfiles met tientallen procenten (!) kunnen terugdringen.

Maar politiek is niet slechts het domein van onderzoeken en feiten. Maatschappelijke reuring onder

automobilisten zorgde ervoor dat de kilometerheffing in 2010, na de val van kabinet-Balkenende IV, controversieel werd verklaard. Het nieuwe kabinet-Rutte deed de plannen in 2011 de das om.

Nieuwe kansen?

Sinds 2020 is betalen naar gebruik opnieuw en steeds nadrukkelijker bespreekbaar geworden. Als MuConsult hebben we alweer een nieuw onderzoek opgeleverd – we zijn er inmiddels in gespecialiseerd. Maar de bal ligt onveranderd bij de politiek.

Meer info:

- ‘Effecten van kilometerheffing op het wagenpark’, oktober 2002, MuConsult in opdracht van het ministerie van VROM en Rijkswaterstaat AVV.
- ‘Effecten vormgeving kilometerprijs bij variabilisatie van BPM, MRB en Eurovignet’, maart 2007, Ecorys en MuConsult, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- ‘Effecten varianten betalen naar gebruik’, oktober 2020, MuConsult, Revnext, 4Cast en Significance, in opdracht van het ministerie van Financiën.

→ De lange weg naar MIRT

De weg naar MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, is lang. Rijk en regio onderzoeken, verkennen, trechteren, werken uit en wegen af – alles om ervoor te zorgen dat de miljoenen- en miljardeninvesteringen behalve kostenefficiënt ook voldoende integraal, duurzaam en toekomstvast zijn. MuConsult heeft de afgelopen jaren op verschillende manieren bijgedragen aan dat zorgvuldige proces.

Een bijdrage van Casper Stelling en Peter van Bekkum

Een interessant voorbeeld van een *MIRT-onderzoek* – een brede studie in het allereerste stadium richting MIRT – is ons onderzoek uit 2012 naar het netwerk aan de noordkant van Amsterdam. Op zo'n beetje alle rijkswegen, provinciale wegen en (doorgaande) stedelijke wegen werden de gestelde reistijdnormen bij lange na niet gehaald. Ook telde het gebied de nodige veiligheids- en leefbaarheidsknelpunten. Welke integrale aanpak was hier nodig?

Aanpak en resultaten

Voor onze studie hebben we gebruikgemaakt van modelmatige analyses met NRM en VENOM, gevoeligheidsanalyses, expert-workshops, een breed beoordelingskader en kostenbatenanalyses.

Zo konden we de echte pijnpunten, hun oorzaken (onder meer: onbalans tussen wonen en werken in de regio) en de ontwikkeling in de tijd vaststellen. Met die inzichten hebben we een aantal oplossingsvarianten uitgewerkt en bestu-

deerd: 'Wat gebeurt er als we op dit traject de capaciteit vergroten?' Er kwamen twee oplossingsrichtingen uit de bus als voldoende interessant om in vervolgonderzoeken uit te diepen: het doortrekken van de A8 inclusief een reeks ingrepen bij vooral aansluitingen (inschatting kosten: 200-600 miljoen euro) en een pakket waarbij óók de capaciteit van de A9 wordt vergroot (1 miljard euro).

Met onze studie zaten we aan het begin van het besluitvormingsproces. De basis die we hiermee legden, bleek stevig genoeg: na jaren van nieuwe onderzoeken en doorrekeningen besloten het ministerie van Verkeer en Waterstaat en provincie Noord-Holland om inderdaad de A8 door te trekken, inclusief ondersteunende maatregelen. De kosten van deze zogenaamde golfbaanvariant zijn beraamd op zo'n 300 miljoen euro. Ook de aanbevolen kortetermijnaanpak is ondertussen in uitvoering gebracht.

Strategisch

MuConsult is niet alleen betrokken bij de MIRT-trajecten zelf. Steeds vaker worden we gevraagd om met een projectoverstijgende bril naar de deelopgaven te kijken. Welke ontwikkelpaden kun je volgen voor integrale besluitvorming over meerdere MIRT-onderzoeken en -verkenningen? Hoe destilleer je een kortetermijnaanpak uit de langetermijnkeuzes van het MIRT? En hoe monitor je de reeks aan studies die horen bij een MIRT-traject? Met MIRT-projecten geven we het mobiliteitssysteem van de komende decennia vorm, dus je kan niet zorgvuldig genoeg zijn.

Meer info:

'MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam – Eindrapport Fase 1', juni 2012, MuConsult in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam.

→ De typologie van knooppunten

Knooppunten zijn al decennia een belangrijke hoeksteen van het verkeers- en vervoersbeleid. Maar wat verstaan we precies onder een (ov-) knooppunt? Welke eisen mogen we eraan stellen? Voor beleidsmakers zijn dat cruciale vragen. MuConsult deed in 2000 onderzoek naar definities en afbakeningen.

Een bijdrage van Casper Stelling en Ramon Peters

In eerste instantie waren knooppunten vooral overstappunten, de schakel tussen ov-systemen onderling en tussen ov en de auto. Maar tegen het jaar 2000 werden knooppunten al meer gezien als 'concentratiepunt' voor kantoren, winkels en voorzieningen.

Voor beleidsmakers is die verschuivende en daardoor wat vage begripsafbakening lastig. Want welke eisen moet je stellen aan die schakels? Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vroeg ons in 2000 om een nationale analyse uit te voeren naar definities en afbakeningen.

Empirisch

Voor deze studie kozen we een empirische invalshoek. We hebben vier 'gidsknooppunten' – Amersfoort, Leiden, Rotterdam-Alexander



Foto: Björn Wylezich

en Zwolle – uitgebreid ontleed op woon-, werk- en voorzieningen-aanbod, overstap- en voor- en na-transportmogelijkheden enzovoort. Op basis van de verkregen inzichten hebben we een *typologie* van knooppunten opgesteld, gericht op beleidsmakers van het rijk en regionale overheden.

Die overheden hebben in de jaren daarna in een groot aantal praktijkstudies hun eigen knooppuntennota's kunnen formuleren, inclusief kwaliteitseisen. Onze knooppuntvisie heeft hierbij steeds als inhoudelijk vertrekpunt gediend.

Hubs

De laatste jaren hebben knooppunten zich weer doorontwikkeld tot hubs. Dat lijkt oude wijn in nieuwe zakken, maar ook nu is er wel degelijk sprake van nieuwe

elementen en nieuwe focus. Met de hubs is er bijvoorbeeld ook aandacht voor andere mobiliteitsdiensten, zoals deelsystemen. Overheden werken bij de opzet, governance en financiering van de hubs ook meer samen met partners, zoals projectontwikkelaars en vervoerders. Verder is er nadrukkelijker aandacht voor de bijdrage van het knooppunt aan de reductie van de automobiliteit. Dat is niet zonder reden: als de stroop (aanleg goede hub) en de azijn (zoals parkeerbeleid) goed in balans zijn, werkt dat substitutie van de gehele dan wel gedeeltelijke autoverplaatsing naar ov of fiets in de hand.

Meer info:

'Naar een visie op knooppunten – Empirische operationalisatie, studie op gidslocaties', december 2000, MuConsult in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat AVV.



3

DE TWEE GEZICHTEN VAN DE JAREN 10

Het tweede decennium van deze eeuw kent wat mobiliteit betreft twee gezichten. De eerste helft lijken we op de weg en het spoor alles redelijk onder controle te hebben – eindelijk. Maar vanaf 2015 slaat het om. De netwerken kunnen de groeiende mobiliteit, een gevolg van de oplevende economie, nauwelijks aan en we zijn in veel opzichten terug bij af. We kijken opnieuw hoopvol naar nieuwe technologie en nieuwe diensten.



Politiek gezien heeft het tweede decennium slechts één gezicht: Rutte. Na de val van Balkenende IV in februari 2010 werden er nieuwe verkiezingen uitgeschreven. In een nek-aan-nekrace met de PvdA werd VVD nipt de grootste partij en in oktober 2010 trad het kabinet-Rutte I aan. Dat was geen lang leven beschoren, maar Rutte II (vanaf 2012) zat de rit uit en met Rutte III (vanaf 2017) rolde de premier betrekkelijk eenvoudig de jaren 20 in.

EXIT BEPRIJZEN

Het aantreden van Rutte leidde meteen tot een forse koerswijziging van het beleid voor wegverkeer: alle plannen van kabinet-Balkenende IV over beprijzen (kilometerheffing) gingen resoluut de prullenbak in.

Van de drie beleidspijlers bouwen, beprijzen en benutten viel daarmee één (belangrijke) pijler weg. Economisch gezien deed de kredietcrisis

zich nog gelden, dus naar hartenlust bouwen zat er evenmin in. De nieuwe minister van Infrastructuur en Milieu Melanie Schultz van Haegen kon dan ook niet veel anders dan (opnieuw) extra inzetten op benutten: het beter benutten van het verkeerssysteem door verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement.* In januari 2011 werd hiervoor het programma *Beter Benutten* in het leven geroepen, dat uiteindelijk tot december 2017 zou blijven bestaan. In dit rijksprogramma werd behalve de provincies en gemeenten ook het bedrijfsleven nadrukkelijk betrokken.

HET GAAT ÉVEN BETER

De benuttingsaanpak, gecombineerd met summier bouwen (vooral extra rijstroken), werkte nog ook: in de periode 2010-2014 reden we in Nederland licht meer kilometers, maar zakten het aantal files en het reistijdverlies spectaculair, tot onder het niveau van het jaar 2000.

* De congestieproblemen deden zich vooral voor rondom de grote steden. Daar is de ruimte om te bouwen sowieso schaars – wat de optie benutten extra interessant maakte.



Die mooie resultaten werden echter wel behaald gedurende de naweeën van de kredietcrisis. Zou het wegverkeerssysteem zich goed houden in tijden van economische groei en (dus) mobiliteitsgroei? Nou nee, bleek vanaf 2014: de vertraging schoot in 2014 lichtjes en in 2015 pijlsnel omhoog. Die ontwikkeling zette door, en zo snel als de situatie op de weg verbeterd was in de eerste helft van het decennium, zo snel verslechterde die weer.

ELEKTRIFICATIE

Een andere belangrijke 'wegverkeersontwikkeling' in het tweede decennium was de verdere elektrificatie van het wagenpark. Jarenlang waren er alleen hybride auto's te koop, maar vanaf de eerste helft van het decennium verschenen er ook volledig elektrische auto's. Op 1 januari 2020 stonden er 107.000 van die 100 procent elektrische auto's geregistreerd – 62.000 meer dan een jaar eerder. Die snelle groei in

2019 had veel te maken met de gunstige fiscale regelingen die nog tot 31 december 2019 golden. Maar sowieso gold dat de elektrische auto steeds meer binnen bereik van de 'gewone' automobilist kwam: het aanbod was gegroeid en de prijs gedaald.

OPENBAAR VERVOER

Hoe verging het ondertussen het openbaar vervoer? Qua reizigersaantallen en drukte liepen de ontwikkelingen synchroon met de situatie op de weg: eerst dalend, vanaf 2014-15 weer stijgend.* De *hyperspitsen* waren toen al geen incidenten meer, maar op veel trajecten een (werk)dagelijks terugkerend fenomeen. Vooral op het spoor liep het vast. In de eerste helft van 2019 steeg het aantal gereisde kilometers met 4,6 procent. "Reizigersgroei zet door, spoorplafond in zicht", kopte het NS-persbericht half augustus dat jaar.

* Die *overall* stijging komt op het conto van de grote steden en van de trein. Het ov, vooral de bus, kreeg in de buitengebieden vaak juist met krimp te maken – een probleem op zich.



Dé ov-ontwikkeling van het decennium was echter de landelijke uitrol van de OV-chipkaart, het nieuwe elektronische betaalsysteem voor het Nederlandse ov. In 2005 had Rotterdam er al bij wijze van test kennis mee kunnen maken, maar het land ging bepaald niet massaal overstag. Pas half 2012 verdween de strippenkaart van het toneel en nog eens twee jaar later ging het papieren treinkaartje exit.

Een andere vermeldenswaardige ontwikkeling in het personenvervoer is de opkomst van het nieuwe en licht agressieve concept van ‘taxi’ Uber. Eind 2012 werd de dienst voor het eerst beproefd in Amsterdam. Aan het einde van het decennium was de dienst in de Randstad en Eindhoven beschikbaar.

FIETS

Wat de fiets betreft was de groei in gereden kilometers beperkter. Toch komt de tweewieler in de jaren 10 extra in de schijnwerpers te staan, vooral omdat gezondheid en milieu voor de

mobilitéitssector steeds belangrijker worden. Aan ontwikkelingen ook geen gebrek. De elektrische fiets schudde het stoffige imago definitief van zich af en bleef groeien. Sterker nog, dankzij de *speed pedelec* – de elektrische powerfiets die in het begin van het decennium op de markt verschenen – werd de elektrische fiets ineens hip voor dertigers en forensen. Gezien de snelheid die die fietsen halen, zijn ze per 1 januari 2017 wel aangemerkt als bromfiets, inclusief bijbehorende regels. Maar een mooi alternatief voor de middellange werk-woonritten was geboren.

Een andere trend betreft de deelfiets, het witte-fietsenplan van Provo uit 1965 in een nieuw smartphone- en gps-jasje. De OV-fiets (zonder gps) was er al vanaf 2002, maar in 2016 en 2017 diende zich een hele trits nieuwe deelfiets-spelers aan. Dat was geen *instant* succes, zo ontdekte bijvoorbeeld Amsterdam: de hele binnenstad was ineens vergeven van de ‘zwerf-deelfietsen’ en de stad deed de deelfiets dan



ook subiet in de ban. Overheden lijken er echter wel degelijk van overtuigd dat een – strakker gereguleerd en georganiseerd – deelfietssysteem meerwaarde heeft. Verschillende steden besloten deelfietsen alsnog toe te staan.

MAAS EN MEER

Zo'n deelfietssysteem past prima bij dat andere *hot item* van de tweede helft van jaren 10: *Mobility as a Service*, MaaS. Al het vervoer zou met dit model onder het bereik van een simpele en gebruiksvriendelijke app moeten komen. Verkeerskundigen en beleidsmakers zagen het al snel als kansrijk en als dé route van 'bezit' naar 'gebruik'. De opkomst van deelvervoer, ontwikkelingen als coöperatieve technologie en de gestage automatisering van wegvervoer, met nieuwe pilots voor zelfrijdende busjes en *platooning*, stuwden de verwachtingen tot grote hoogten. Autoloze binnensteden met veel groen en spelende kinderen – er was geen seminar of die hoopvolle plaatjes werden getoond.

Beleidsmatig speelden de ministers, Schultz van Haegen en vanaf 2017 Cora van Nieuwenhuizen, hier handig op in. Oeverloos meer asfalt aanleggen was geen optie, beprijzen was nog altijd 'not done' (al groeide de roep om een prijsoplossing weer), qua benutten was de rek eruit, dus het ministerie koos voor een vlucht naar voren. Nederland moest koploper worden in 'slimme mobiliteit' en het ministerie stimuleerde dat in programma's als Connecting Mobility en Talking Traffic, nauw samenwerkend met kennisinstituten en het bedrijfsleven.

Dit zaaien in slimme deelsystemen, in MaaS, connected ITS en zelfrijdend vervoer, zou in het volgende decennium tot oogsten moeten leiden. Ze kunnen dan, mits goed georganiseerd, bijdragen aan dé thema's voor de jaren 20 en verder.



→ Spitsmijden: effectief en kostenefficiënt

Een paar jaar lang zetten wegbeheerders *spitsmijden* bijna standaard in om de druk op het auto-wegennet (tijdelijk) te verlagen. Die populariteit is sinds 2016 ingezakt, maar we kunnen de belonings-aanpak nog wel eens hard nodig hebben, zo bleek uit enkele interessante meta-evaluaties.

Een bijdrage van Casper Stelling en Rinus Haaijer

Het doel van een spitsmijdenproject is om de ergste verkeersdruk van een corridor of gebied te krijgen. Wegbeheerders werven automobilisten die bereid zijn buiten de spits te reizen, thuis te werken of alternatief vervoer te kiezen. Voor elke 'spitsmijding' krijgt de deelnemer een kleine financiële vergoeding.

Deze even simpele als reizigers-vriendelijke aanpak was in de eer-

ste helft van de jaren 10 bijna een standaardvoorziening bij groot-schalige wegwerkzaamheden. Ruim vijftig spitsmijdenprojecten zijn in het decennium gestart om overbelasting van specifieke corridors of gebieden te voorkomen – en met succes. In 2016 echter boog de Tweede Kamer zich over spitsmijden en werden er moties over privacy, belonen en fraude aangenomen die ook het spitsmij-

den raakten. De moties maakten de aanpak niet onmogelijk, maar het leed was al geschied: het spitsmijden had z'n glans verloren.

Meta-evaluaties

En dat is op z'n zachtst gezegd zonde. In 2013, 2017 en 2019 hebben we in opdracht van het ministerie meta-evaluaties gedaan van in totaal 24 spitsmijdenprojecten. Die studies onderstreepten nog eens

hoe effectief de aanpak is om het aantal voertuigverliesuren terug te dringen. In sommige projecten is de score 2,3 verliesuren minder *per afzonderlijke spitsmijding*.

Ook qua efficiëntie en kostenbaten-verhouding zit het wel goed. Een voorbeeld: zeven projecten in de periode 2013-2015 hadden een positief (maatschappelijk) kostenbaten-saldo van 15 miljoen euro voor de deelnameperiode en van 64 miljoen euro als ook de langetermijneffecten worden meegerekend. Die langetermijneffecten komen vooral op het conto van de spitsmijders die de auto verruilen voor het ov of

de fiets. Die gedragsverandering is lastiger te bereiken, maar houdt wel tot maanden of zelfs jaren na de laatste beloning stand.

Hard nodig

Dat zijn resultaten en gedragsveranderingen die nog heel hard nodig kunnen zijn. De mobiliteit en de files zullen de komende jaren blijven groeien. Grote delen van het hoofd-wegennet naderen ook het einde van hun technische levensduur, dus er zal de komende jaren heel veel aan de weg gewerkt worden – met alle hinder van dien. En dan zijn er nog de problemen rond stikstof, fijnstof en broeikasgassen. Voor al

deze uitdagingen zou spitsmijden een prima (deel)oplossing zijn. Genoeg redenen dus om het instrument nog even niet af te schrijven.

Meer info:

- 'Eindevaluatie Mobiliteitsprojecten', november 2013, MuConsult in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- 'Meta-evaluatie Spitsmijdenprojecten', januari 2017, MuConsult in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- 'Derde meta-evaluatie spitsmijdenprojecten', januari 2021, MuConsult in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

→ Overheidsregie op Mobility as a Service

Mobility as a Service, kortweg MaaS, heeft veel potentie. Het kan steden bereikbaar houden, mensen zonder auto in krimpgebieden bedienen én de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren – een mooi lijstje pre's. Maar die potentie wordt niet zomaar benut: de overheid zal zich actief moeten bemoeien met de uitrol van MaaS.

*Een bijdrage van Jaap Sytsma en
Henk Meurs*

Mobility as a Service staat voor het concept dat reizigers verschillende vormen van vervoer – deelsystemen, openbaar vervoer, Uber-achtige diensten (*ride sourcing*) – als één naadloze vervoersdienst afnemen. De planning, boeking en betaling van de complete rit zijn met MaaS ook gemakkelijk via één app te regelen.

Voor de reiziger staat MaaS dus vooral voor gemak, maar vanuit maatschappelijk perspectief gezien is er de potentie zoals hier-

boven geschetst. Alleen: die bereikbare steden en krimpgebieden zijn nog slechts een *kans*. Het concept zou ook negatief kunnen uitpakken, bijvoorbeeld als door MaaS mensen massaal het ov inruilen voor deelauto's. Wil MaaS de maatschappelijke doelen écht kunnen dienen, dan is regie vanuit de overheid vereist.

Om het ministerie van Infrastructuur en Milieu de juiste handvatten te bieden, hebben we in 2017 een 'whitepaper MaaS' opgesteld.

Keuzes

In de whitepaper gaan we onder meer in op de *ambitie*: hoe ver zou het rijk kunnen (willen) gaan met MaaS? Eén mogelijkheid is om het te houden op het integreren van de verschillende modaliteiten in één platform, met een gebruiksvriendelijk plan-boek-betaal-systeem als belangrijkste component. Maar je kunt de lat ook hoger leggen en koersen op een *performance based* systeem. Reizigers kiezen dan niet meer op basis van modaliteit, maar op basis van het serviceniveau (reistijd, overstappen, kosten etc.) van een verplaatsing.

Dan is er nog de *organisatie*. Voor MaaS heb je een dataprovider nodig die alle reis- en betaalinformatie van de vervoerders verzamelt en integreert. Wie krijgt die rol toebedeeld en welke (veiligheids- en datapolicy-) eisen geef je die partij mee?

Een andere nieuwe rol is die van serviceprovider, verantwoordelijk voor de gebruiksvriendelijke plan-boek-betaal-app. Je zou dat bij (een consortium van) vervoeraanbieders kunnen laten: die verzorgen dan én het vervoer én de app. Maar je zou ook een 'markt' van onafhankelijke serviceprovi-

ders kunnen inrichten, waarin de serviceproviders het vervoer van verschillende vervoeraanbieders bundelen en via hun app 'distribueren'. Dat is niet met aanbestedingen te regelen, maar vereist eerder stimulering en regulering.

In de whitepaper hebben we de voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden op een rij gezet en aangegeven welke regie dat van de overheid vereist. Al met al hebben we elf concrete acties voor het ministerie geformuleerd, variërend van strategiebepaling tot het organiseren van grootschalige pilots. De whitepaper was voor het ministerie mede aanleiding om samen met regionale overheden zeven grootschalige pilots te ontwikkelen. Als MuConsult hebben we twee van die pilots opgezet, MaaS Leidsche Rijn en MaaS Grenzeloos Limburg. Die laatste heeft als interessant kenmerk dat het gericht is op het naadloos *internationaal* reizen in de grensregio.

Meer info:

- 'Mobility as a Service – Bouwstenen voor keuzen I&M', april 2017, MuConsult in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- 'MaaS-waardige bestekeisen – Gedragsverandering realiseren vanuit de OV-concessies', november 2019, MuConsult en Bizaline in opdracht van het CROW.



Foto: Björn Wylezich

→ Wanneer wordt het busvervoer emissieloos?

De veertien vervoersautoriteiten in Nederland tekenden in 2016 het bestuursakkoord **Zero Emissie Busvervoer**, voor uitstootvrij openbaar busvervoer in 2030. Provincie Fryslân deed er nog een tandje bij en kwam met de ambitie om al in 2025 emissieloos te zijn. Is dat haalbaar?

Een bijdrage van Edward Rosbergen en Ramon Peters

Om wat extra voorbereidingstijd te winnen had Fryslân de oude busconcessie 2010-2020 verlengd tot 2022. Zou de provincie de concessie 2022-2032 al zo kunnen inrichten dat '2025 emissieloos' te doen was? MuConsult en Teunissen Consultancy zochten het in 2019 uit. Ons korte antwoord toen: ja, maar begin meteen.

Verkenning

De batterij-elektrische bus bleken voor Fryslân de gunstigste oplossing. De bussen zijn betaalbaar en ook is de techniek al ver ontwikkeld waardoor kinderziektes niet zijn te verwachten. Op de lange lijnen moet dit type bussen wel geregeld worden opgeladen. Daar zijn extra bussen voor nodig, al kunnen technologische ontwikkelingen de noodzaak hiertoe snel doen verminderen.

Als laadstrategie bevalen we aan 's nachts traagladen in de stalling en overdag snelladen op knooppunten. Voor deze aanpak zijn laad-

voorzieningen nodig in negen stallingen en op zestien knooppunten. De knooppunten zijn locaties waar veel bussen samenkomen, waardoor de laadvoorzieningen efficiënt worden benut. Een aandachtspunt is wel de capaciteit op het stroomnet. Fryslân zal tijdig een aanvraag voor de knooppunten moeten doen om de stroomnetbeheerder de tijd te geven z'n capaciteit uit te breiden.

Exploitatie

Met die aanpak voorkomt Fryslân een jaarlijkse uitstoot van 30.000 ton CO₂, vergelijkbaar met de jaarlijkse uitstoot van 15.000 personenauto's. Aan die milieuwinst hangt wel een prijskaartje. De extra bussen en extra laadvoorzieningen inclusief personeel drijven de kosten op, terwijl alleen de lagere energielasten voor wat besparing zorgen. Per saldo stijgen de kosten met zo'n 10 miljoen euro. In de verkenning deden we nog een aantal suggesties om die extra kosten gedekt te krijgen, zoals een verlen-

Foto: Micha Klotwijk

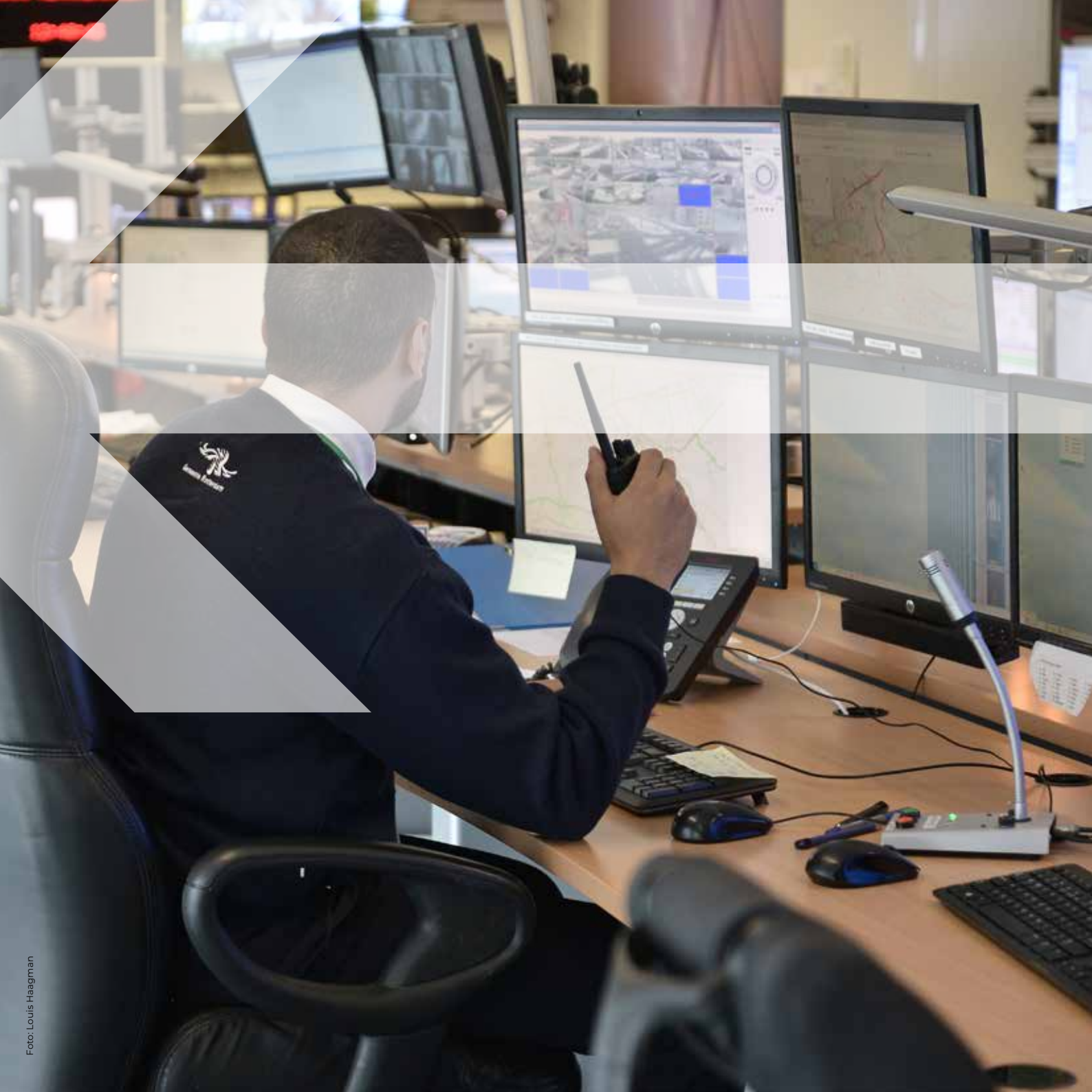


ging van de concessieduur (langere afschrijving nieuw materiaal) en een gefaseerde transitie (bestaand materieel volledig afschrijven, profiteren van ontwikkelingen).

Emissieloos Fries busvervoer in 2025 is dus te doen, mits de provincie op tijd begint. Dat is bemoedigend: met goede wil én een goed onderbouwde aanpak kan de milieulast best wat hoger worden gelegd.

Meer info:

'Kansen voor emissieloos (openbaar) vervoer in Fryslân', november 2018, MuConsult en Teunissen Consultancy in opdracht van provincie Fryslân.



4

OP NAAR DE TOEKOMST

Vanaf half maart 2020 was daar ineens corona – en dit ontwrichtende longvirus bleek ook niet van plan om snel weer te vertrekken. Over de gevolgen van de pandemie kunnen we nog heel lang napraten. Maar nu er druk gevaccineerd en geboosterd wordt, is het interessanter de blik op de toekomst te richten. Welke beleidsthema's zijn de komende jaren belangrijk en urgent? En hoe zouden we die kunnen, of nee, moeten oppakken?



We zullen ze niet licht vergeten, die intelligente, gedeeltelijke en complete lockdowns die ons leven vanaf maart 2020 zó hebben bepaald. De impact op de maatschappij als geheel was groot en dus ook de impact op onze *mobiliteit*. Fileloze wegen, lege bussen en treinen: wie had die scenario's voorzien? Vooral het ov zal hiervan lang te lijden hebben. Komen alle ov-gebruikers van voor corona weer terug? Zo ja, hoe snel dan? Hoe worden de verliezen opgevangen en terugverdiend? Er zullen nog flink wat beleidsmaatregelen nodig zijn om de schade van de crisis te beperken.

Toch ziet het er niet naar uit dat corona ook op de lange termijn allesbepalend zal zijn, in ieder geval niet wat het mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid betreft. Kijken we naar de toekomst, dan hebben we weer heel andere zaken om ons druk om te maken. We doelen daarmee niet zo zeer op het *handlen* van alle innovaties in het mobiliteitsdomein: Mobility as a Service, coöperatieve systemen, elektrificatie en automatische

voertuigen. Deze (technologische) ontwikkelingen zullen de mobiliteit van de komende jaren zeker kleuren, maar ze zijn eerder een middel dan een doel.

Nee, we krijgen de komende jaren met grotere thema's te maken. We noemen er drie.

KLIMAAT

Het eerste thema waar we ons terecht druk om kunnen maken, is het *klimaat*. Nederland heeft zich gecommitteerd aan stevige doelen voor 2020, 2030 en 2050 om het aantal broeikasgassen terug te dringen. Het klimaatdoel voor 2020, een kwart minder uitstoot in vergelijking met 1990, is vooral dankzij de (verkeersluwe) coronacrisis nét gehaald. Maar Nederland zal er nog heel hard aan moeten trekken om ook de doelen voor 2030, 49 procent minder uitstoot dan in 1990, te halen.

Wat mobiliteit betreft kan het kabinet, we zijn inmiddels bij Rutte IV beland, inzetten op een



versnelde vergroening van het Nederlandse wagenpark. In de tussentijd zal van een substantiële uitbreiding van het wegennet niet of nauwelijks sprake kunnen zijn. Daarmee los je immers niet alleen knelpunten op, maar je genereert ook méér verkeer. Als het gaat om filebestrijding (die komen op termijn echt terug), dan zal de overheid moeten inzetten op andere instrumenten: benutten én *beprijzen*. Dat betalen naar gebruik lijkt er met kabinet-Rutte IV weliswaar eindelijk te komen, maar het is pas voor 2030 voorzien. Ook zal de heffing niet plaats- en tijdgebonden zijn, wat het als 'stuurinstrument' minder effectief maakt.

Overigens zal het klimaat ook in een ander opzicht de toon zetten de komende tijd. Het klimaat is al dermate veranderd dat we veel vaker dan voorheen met extreme weersomstandigheden te maken krijgen, zoals hevige regenval en lang aanhoudende hittegolven. Dat raakt het verkeer – ontoereikende waterafvoer op wegen, door de hitte uitzettende bruggen, lange

files richting het strand enzovoort – en ook met die uitdagingen zullen we moeten dealen.

VERSTEDELIJKINGSOPGAVE

Een tweede thema is de *verstedelijkingsopgave*. Volgens de huidige inzichten zullen er tot 2035 gemiddeld meer dan 80 duizend nieuwe woningen per jaar aan de voorraad toegevoegd moeten worden, via nieuwbouw, transformatie en splitsing. In de afgelopen tien jaar realiseerden we minder dan 60 duizend woningen per jaar. Het komende decennium moet er dus een flinke schep bovenop.

Kabinet-Rutte IV heeft hiervoor speciaal een minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aangesteld. Omdat de verstedelijkingsopgave ook een stevige mobiliteitsopgave is, wordt er 7,5 miljard euro toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Dit geld is bedoeld voor het ontsluiten van verstedelijkingsgebieden per openbaar vervoer, fiets en auto.



Het kabinet laat hiermee zien dat het menens is, maar de uitdaging blijft groot. Want hoe kunnen we de woningbouw versnellen terwijl de makkelijke bouwlocaties op zijn? Hoe passen we al die woningen in zonder extra schade aan natuur en milieu? En terug naar onze leest: hoe zorgen we ervoor dat het mobiliteitssysteem deze groei aankan zonder dat de files op de snelweg terugkomen, het openbaar vervoer overbelast raakt en er fietsfiles ontstaan? Bouwen bij ov-knooppunten in hoge dichtheden met veel functiemenging draagt bij aan de oplossing, maar dat zal niet voldoende zijn. Innovaties in mobiliteit, ruim baan voor de fiets en het openbaar vervoer, maximale benutting van bestaande systemen en capaciteitsuitbreiding zijn nodig om Nederland in beweging te houden.

INCLUSIVITEIT

Een laatste relevant thema is *inclusiviteit*. Het is een gegeven dat mobiliteit nodig is om te kunnen participeren in de maatschappij. Maar het is ook een feit dat er een zekere kansenge-

lijkheid in ons mobiliteitssysteem zit gebakken. Zo blijkt dat hogeropgeleiden fors meer profiteren van onze infrastructuur: zij reizen (veel) meer kilometers dan gemiddeld. Ook zijn er de verschillen tussen rijk en arm, tussen jong en oud en tussen de Randstedeling en de inwoner van het platteland. Onze infrastructuur en ons openbaar vervoer zijn er weliswaar voor iedereen, maar voor de een is mobiliteit een *deur* tot participatie in de samenleving, terwijl het voor de ander eerder een *drempel* is. Het wegnemen van die drempels, bijvoorbeeld met slimme, vraaggestuurde vervoersoplossingen in dunbevolkte gebieden, verdient de komende jaren alle aandacht.

VISIE EN REGIE

Deze drie thema's zullen nog heel wat van de beleidsmakers vragen. Om steeds de juiste keuzes te maken – en ook: om nieuwe technologieën op de juiste wijze voor de thema's in te zetten – is het belangrijk een *visie* te hebben: wat is het eindplaatje, waar willen we als samen-



leving naartoe? Om conform die visie te kunnen opereren is weer *regie* vereist. Zoals we in de voorgaande hoofdstukken hebben besproken, heeft het rijk de switch gemaakt van 'wij bepalen en weten wat goed voor u is' begin jaren 90 tot 'wij scheppen de randvoorwaarden en u vult die in' in de jaren 00 en 10. De vraag is echter of we echt het verschil gaan maken als de bal zo nadrukkelijk bij regio's en marktpartijen komt te liggen. De genoemde thema's zijn urgent en vereisen een *landelijke* en ook *inhoudelijke* visie met dito regie. Alleen dan kun je gericht kansen creëren en benutten.

Neem een kans als Mobility as a Service. Er is tot nu toe veel energie gestoken in het scheppen van de juiste voorwaarden (interoperabiliteit, rollen enzovoort), zodat MaaS kan werken. Dat is nuttig en noodzakelijk, maar de belangrijkste vraag is natuurlijk wat we eigenlijk met MaaS willen. Je komt dan vanzelf op de visies. Welk eindplaatje voorzien we voor klimaat, de verstedelijkingsopgave en inclusiviteit? Wat kan MaaS

aan dat plaatje bijdragen? Hoe moeten we MaaS dan inrichten en aan welke eisen moet ze voldoen? Met de juiste visie kun je de ontwikkelingen ook gericht bijsturen.

Die visie hoef je als rijk niet alleen te verzinnen, zoals in de jaren 90. Die kun je samen uitwerken, met een open oog voor elkaars belangen. Maar het rijk zal 'inspirerend leiderschap' moeten tonen om knopen door te hakken als niet *alle* belangen gediend kunnen worden – en uiteindelijk ook om de regie te houden op het realiseren van het gezamenlijke eindplaatje.

TOT SLOT

Makkelijk zal dat niet zijn: de politieke realiteit is de afgelopen drie decennia weerbarstig gebleken. Daar komt bij dat vooruitzien en anticiperen op dit moment niet makkelijk is. Alleen al de vraag in hoeverre de coronacrisis zal aanhouden en nagalmen, zorgt voor veel onzekerheid.

Maar dat vermaledijde coronavirus kan ook voor een interessante omslag zorgen. Alle positieve én negatieve ervaringen met coronacrisismanagement hebben de overheid gepokt en gemazeld. Die verworvenheid geeft het rijk wellicht het vertrouwen om ook de komende jaren wat meer de regie te nemen. Duidelijk is in ieder geval dat de samenleving, mits er een duidelijke visie is en er goed gecommuniceerd wordt, wel wat overheidsregie kan hebben. Dus op naar de toekomst!

OVER MUCONSULT

MuConsult in Amersfoort is een onafhankelijk onderzoeks- en adviesbureau dat opereert op het snijvlak van mobiliteit en ruimte.

Henk Meurs richtte het bedrijf in december 1990 op. Met MuConsult wilde hij de leemte invullen tussen de meer theoretische universiteiten enerzijds en de 'opdrachtgerichte' adviesbureaus anderzijds. Dat is gelukt, kunnen we na dertig jaar stellen.

WERKTERREIN

Als MuConsult stellen we het *maatschappelijk belang centraal*, niet het belang van opdrachtgevers of stakeholders. We werken *vanuit de inhoud*, met wetenschappelijke kennis en een breed scala aan referentieprojecten als basis. Binnen onze platte en diverse organisatie stimuleren we een *positief-kritische houding*: we houden onze klanten én elkaar graag scherp.

We zijn thuis in de complexe politiek-bestuurlijke wereld van het rijk, maar kennen ook de weg in de (beleids-) praktijk van regionale overheden. Zo zijn we marktleider in het begeleiden van aanbestedingen van het ov. Ook hebben we veel regio's ondersteund bij hun regionale korte-

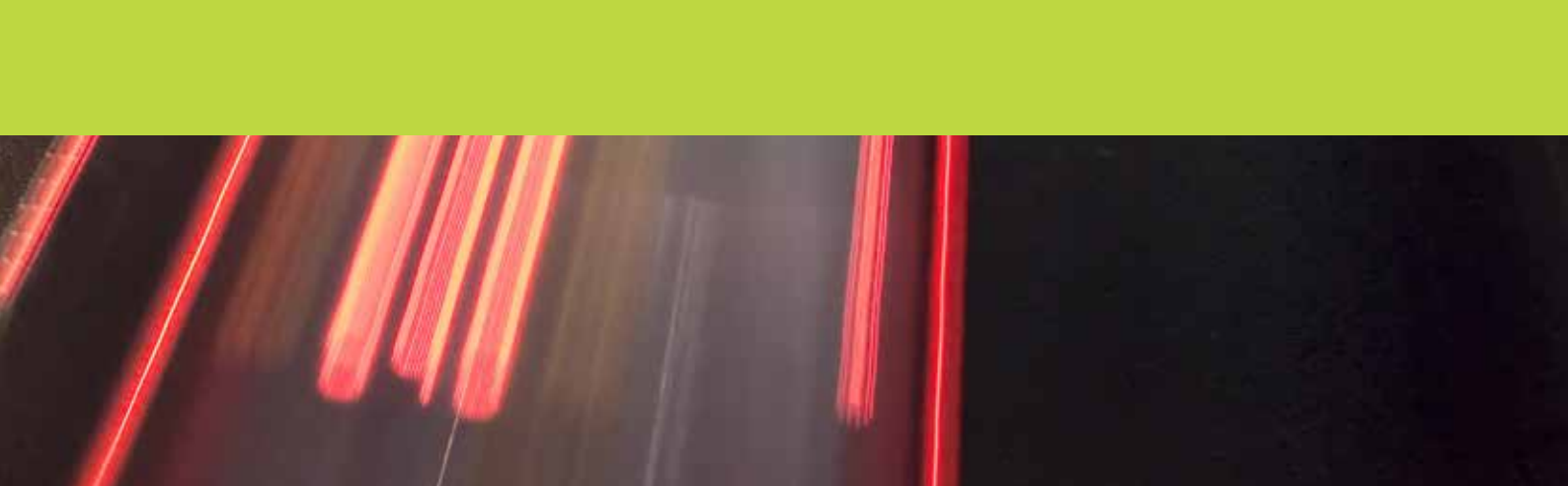
termijnaanpakken voor bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement en slimme mobiliteit.

Vraagstukken waar we jaren ervaring mee hebben, zijn de integratie van ov en doelgroepenvervoer, gedragsmaatregelen om fietsen te stimuleren, het betrekken van werkgevers en onderwijsinstellingen bij mobiliteitsbeleid en onderzoek naar de hele verplaatsingsketen.

SAMENWERKING

In juli 2020 zijn we als MuConsult een verregaande samenwerking aangegaan met Panteia. Dat voelt als een echte win-win: beide bedrijven zijn hierdoor *nóg* beter in staat om opdrachtgevers te ondersteunen met integraal strategisch beleidsadvies en datagedreven onderzoek.

Met de samenwerking heeft Henk Meurs, na dertig jaar, het directeurschap overgedragen aan Jan-Willem Siebers. Henk blijft als *founding partner* betrokken bij en actief voor het bedrijf.



→ DE MENSEN VAN MUCONSULT

Drs. Jan-Willem Siebers
Algemeen directeur

Dr. Edward Rosbergen
Manager Bedrijfsvoering

Maartje van der Aa Msc.
Senior adviseur

Ir. Peter van Bekkum
Senior onderzoeker

Carlijn Damen Msc.
Onderzoeker

Alex Drăgan Msc.
Onderzoeker

Drs. Juliët van Drumpt
Medior adviseur

Dr. Rinus Haaijer
Medior onderzoeker

Sjoerd Kremer Msc., Ma.
Adviseur

Drs. Lukas van der Kroft
Senior adviseur

Jan-Derk van 't Rot Msc.
Business unit manager

Drs. Casper Stelling
Manager Markt en kennis

Luuk Peters Msc.
Adviseur

Ir. Ramon Peters
Adviseur

Drs. Roeland Pieper
Senior adviseur

Dr. Paul Plazier
Adviseur

Drs. Pieter van der Pot
Adviseur

Ivor Rispens Msc.
Adviseur

Rebecca Rommerts Msc.
Adviseur

Robbert Slavenburg Msc.
Adviseur

Prof. Dr. Henk Meurs
Founding partner

Nienke Slettenhaar
Redacteur

Dr. Dennis van Soest
Onderzoeker

Yara Stufkens Msc.
Adviseur

Jaap Sytsma Msc.
Medior adviseur

Valentijn Vlek
Adviseur

Jesper Vos
Adviseur

Yassine El Yaacoubi
Adviseur

COLOFON

Tekst

Essencia Communicatie
MuConsult

Redactie, vormgeving en drukwerk

Essencia Communicatie

Fotografie

Tenzij anders vermeld:
Beeldbank Rijkswaterstaat
Jeroen van den Heuvel

Meer weten?

MuConsult B.V.
Utrechtseweg 24
3811 NB Amersfoort
Tel. +31 (0)33 465 50 54
info@muconsult.nl
www.muconsult.nl



© 2022 MuConsult, Amersfoort

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd in enige vorm zonder voorafgaande toestemming van de uitgever. Hoewel de gegevens van deze uitgave met grote zorgvuldigheid zijn bijeengebracht, aanvaardt de uitgever geen aansprakelijkheid voor eventuele fouten of onvolledigheden.

