



## Nieuwsbrief KiM februari 2014

### nummer 26

#### Werkprogramma 2014 verschenen

Het werkprogramma 2014 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) is verschenen. Het werkprogramma van het KiM is samengesteld in samenspraak met de verschillende beleidsdirecties van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en vastgesteld door de secretaris-generaal van IenM.

Binnen de zes kennislijnen van het KiM wordt een groot aantal onderzoeksprojecten en andere activiteiten (Kennis-aan-Tafel) uitgevoerd. Daarnaast heeft het KiM in 2014 een aantal concrete gezichtsbepalende thema's bepaald om zo tot meer focus te komen tussen en binnen de kennislijnen. De thema's zijn de volgende :

- ICT en (technische) innovaties: effecten en implicaties;
- Naar een duurzamer mobiliteitssysteem;
- Data: beheer en verzameling;
- Veranderende governance: decentralisatie, meer markt en adaptief beleid;
- Kennis en advisering over MKBA's.

Download het [Werkprogramma 2014](#)

#### 'Met adaptief beleid stormen trotseren'

Vincent Marchau is deeltijdhoogleraar 'Onzekerheid en adaptiviteit van maatschappelijke systemen' bij de Nijmegen School of Management aan de Radboud Universiteit. Daarnaast is hij vice-wetenschappelijk directeur van de Onderzoeksschool TRANsport, Infrastructuur en Logistiek (TRAIL) in Delft. Sinds kort is hij als research fellow verbonden aan het KiM. KiM-fellows zorgen voor wetenschappelijke versterking van het werk van het KiM, onder andere door het reviewen van projectplannen en van conceptpublicaties.

*Onzekerheid en adaptiviteit staan centraal in je onderzoek. Hoe hangen ze samen?*

Onzekerheden zijn een belangrijke reden voor het niet goed lopen van lange-termijn plannen. Er zijn allerlei methoden ontwikkeld om hiermee om te gaan. Eén daarvan is 'voorspellen'. De ervaring leert echter dat de toekomst zich moeilijk of zelfs helemaal niet laat voorspellen. Vooral als de onzekerheid groot is ('deep uncertainty') blijkt 'adaptief plannen' een meer geëigende werkwijze om hiermee te kunnen omgaan.

Adaptief plannen is vergelijkbaar met de benadering die een kapitein kiest bij het plannen van een zeereis. Het doel is het bereiken van een bestemming; deze wordt aan het begin van de reis vastgesteld. Onvoorspelbare gebeurtenissen, zoals stormen of ijsbergen kunnen de oorspronkelijk geplande



route sterk beïnvloeden. Daarom worden van tevoren anticiperende maatregelen voorbereid om de gevolgen van zo'n mogelijke gebeurtenis te beperken. Denk aan het opstellen van een rampenplan voor een onvoorspelbare storm en/of het meenemen van extra brandstof als een omweg moet worden gemaakt.

Een veelbelovend stappenplan voor adaptief plannen, dat impliciet in het bovenstaande voorbeeld zit verscholen, is het zogenaamde 'Dynamisch Adaptief Plannen' (DAP). DAP bestaat uit verschillende stappen. Zo dient eerst een 'basisplan' te worden gemaakt dat bijdraagt aan de vooraf gestelde doelen (bijv. het bereiken van een bestemming). Vervolgens wordt bekeken hoe dit basisplan kan falen, m.a.w. in welke toekomstige wereld worden beoogde doelen niet bereikt. Voor de zogenaamde 'onzekere kwestbaarheden' van het basisplan worden optionele maatregelen voorbereid die het basisplan kunnen beschermen als onvoorspelbare gebeurtenissen zich in de toekomst daadwerkelijk gaan voordoen. De laatste stap van DAP bestaat uit het uitvoeren van het basisplan en het monitoren van onzekere ontwikkelingen. Als na verloop van tijd het basisplan niet meer blijkt te voldoen kunnen de vooraf bedachte maatregelen worden genomen. Helaas is DAP momenteel nauwelijks in de praktijk toegepast. Hier ligt een uitdaging voor de komende tijd.

*Wat voor onderzoek doe je binnen je leerstoel(groep)?*

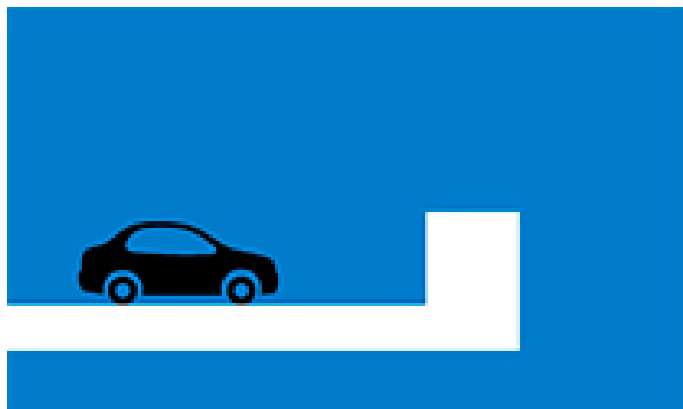
Formeel ben ik één dag per week verbonden aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. De leerstoel wordt mede ondersteund door de Stichting Toekomstbeeld der Techniek (STT). Mijn focus is sterk methodologisch en richt zich op hoe stakeholders te betrekken in adaptieve planning (group model building, participatieve scenarioplanning, exploratory modellering). Ik richt mij hierbij niet alleen op mobiliteit, maar ook op andere domeinen, zoals energie, water, ICT, stedelijke ontwikkeling, gezondheidszorg, de financiële sector en 'security'. Kortom, allerlei maatschappelijke domeinen die geconfronteerd worden



met grote, ofwel 'diepe' onzekerheid. Afgelopen jaar heb ik me onder andere beziggehouden met de kwetsbaarheden op de lange termijn van de 2e Maasvlakte. Op dit moment werk ik ondermeer aan een Europees onderzoeksvoorstel over adaptieve stedelijke planning, waarbij gekeken wordt hoe diepe onzekerheden in land use – transport interactie (LUTI) modellen kunnen worden meegenomen.

*Wat vergt adaptief plannen van bestuurders en beleidsmakers?*

Adaptief plannen doet langzaam maar zeker zijn intrede, ook in het mobiliteitsbeleid. Het vraagt om een andere manier van werken, waarbij we meer stilstaan bij wat onzekerheden zijn en hoe ze plannen beïnvloeden. Bestuurders op zowel nationaal als decentraal niveau dienen hiervoor idealiter veel meer dan nu het geval is te denken in het 'oplossen van problemen binnen een onzekere toekomst'. Verder is het belangrijk om te monitoren op kantelpunten en opties voor te bereiden indien kantelpunten zich voordoen. Een kantelpunt is een kritische waarde van een ontwikkeling of gebeurtenis die het behalen van een oorspronkelijk gesteld doel in gevaar brengt. Als zoiets zich voordoet moeten maatregelen worden genomen. Monitoren op kantelpunten is daarom essentieel (i.p.v. eens per vastgestelde periode). Uitvoering van een adaptief plan vergt tot slot een duidelijke bestuurlijke regie waarbij het van belang is goed af te spreken wie welke taken en verantwoordelijkheden heeft en welke regelgeving nodig is. Het ligt voor de hand om een dergelijke regiefunctie bij de overheid te leggen.



## Kernbegrip adaptief

Met de komst van Vincent Marchau als fellow bij het KiM, nemen we de gelegenheid om met de KiM-kernbegrippen dieper in te gaan op de term 'adaptief'. Adaptief is een jong begrip binnen het beleid en lijkt te pas en te onpas ingezet te worden. We zijn benieuwd naar de discussie op [Linkedin...](#)

Wil je meer weten over adaptief beleid? Het KiM heeft in 2013 het rapport '[Stappen naar adaptieve gebiedsagenda's](#)' uitgebracht.

## Colofon

*Dit is een uitgave van het:*  
Kennisinstituut voor  
Mobiliteitsbeleid  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

*Meer informatie*  
Via [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) zijn alle  
publicaties van het KiM te  
downloaden. U kunt  
natuurlijk ook contact  
opnemen met een van onze  
medewerkers.

Wil je deze nieuwsbrief niet meer ontvangen? [Meld je dan hier af.](#)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor jou is bestemd. Indien je niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan je is toegezonden, word je verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.