



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

# Werkprogramma 2007

---

.....

## Colofon

**Uitgegeven door:** Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

**Informatie:**

Telefoon: 070-351 1965

Fax: 070-351 7576

Website: [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

**Uitgevoerd door:** Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

**Datum:** 16 februari 2007

---

## Inhoudsopgave

---

- 1. Inleiding 4**
- 2. Missie en Strategie 6**
  - 2.1 Missie en meerwaarde van het KiM 6
  - 2.2 Uitgangspunten voor de activiteiten van het KiM 6
  - 2.3 Strategische ondersteuning in de beleidscyclus 7
  - 2.4 Twee typen onderzoeksprojecten 8
- 3. Werkwijze 10**
  - 3.1 Activiteiten en soorten producten 10
  - 3.2 Zelfdoen, samenwerken en uitbesteden 11
  - 3.3 Communicatie 12
- 4. Programma's 13**
  - 4.1 Indeling 13
  - 4.2 Gedrag 14
  - 4.3 Bereikbaarheid en mobiliteit 15
  - 4.4 Leefomgeving en ruimte 15
  - 4.5 Economie en welvaart 15
  - 4.6 Marktordening 15
  - 4.7 Overheidsorganisatie 16
- 5. Projecten en activiteiten 17**
  - 5.1 Gedrag 17
    - 5.1.1. Ontwikkelingen in de omgeving 17
    - 5.1.2. Ontwikkelingen in het gedrag 19
    - 5.1.3. Belevingsaspecten 20
    - 5.1.4. Beïnvloeding van gedrag 22
  - 5.2 Bereikbaarheid en mobiliteit 23
    - 5.2.1. Mobiliteitsbalans en –monitor 23
    - 5.2.2. Scenario's 24
    - 5.2.3. Indicatoren 25
    - 5.2.4. Analyse capaciteit en bereikbaarheid 26
    - 5.2.5. Verkeer- en vervoermodellen 28
  - 5.3 Leefomgeving en ruimte 29
  - 5.4 Economie en welvaart 31
    - 5.4.1. Economische ontwikkeling 32
    - 5.4.2. Welvaartseffecten 33
  - 5.5 Marktordening 38
  - 5.6 Overheidsorganisatie 39
    - 5.6.1. Overheidslagen en samenwerking 40
    - 5.6.2. Taken en rollen 41
- 6. Verdeling over programma's en VenW-diensten 43**

---

# 1. Inleiding

---

Dit is het eerste werkprogramma van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM (KiM). In het werkprogramma worden de voor 2007 voorgenomen projecten en andere activiteiten gestructureerd en in samenhang met elkaar gepresenteerd. Het werkprogramma is zowel bestemd voor de onderdelen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) die het KiM met kennis en onderzoek ondersteunt als voor andere personen en organisaties die geïnteresseerd zijn in de activiteiten van het KiM.

## *Totstandkoming van dit werkprogramma*

De onderzoeksportefeuille van het KiM is grotendeels vraaggestuurd gevuld. Eerst heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de belangrijkste strategische beleidsproblemen en de hieraan gekoppelde behoefte aan wetenschappelijke ondersteuning vanuit het directoraat-generaal Personenvervoer (DGP), het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Van deze onderzoekswensen is in overleg met genoemde organisatie-onderdelen bekeken of zij aansluiten bij missie en werkterrein van het KiM. Aanvullend heeft het KiM bovendien zelf onderzoeksvoorstellen voorgelegd aan DGP, DGTL en IVW. Alle wensen en voorstellen zijn vervolgens gekoppeld aan de verschillende programma's van het KiM en opgenomen in dit werkprogramma. De projecten van het KiM kunnen uiteraard ook van belang zijn voor Rijkswaterstaat (RWS). Onderzoek voor Rijkswaterstaat wordt echter primair verricht door of via de landelijke diensten van RWS.

Het werkprogramma wordt voorgelegd aan de Programmaraad van het KiM. De Programmaraad bestaat uit vertegenwoordigers van DGP, DGTL, de IVW en Rijkswaterstaat, aangevuld met twee externe leden. De Programmaraad wordt voorgezeten door de plaatsvervangend secretaris-generaal die tevens de centrale diensten van VenW vertegenwoordigt. In deze ronde wordt vooral gelet op mogelijke witte vlekken en op de evenwichtigheid van het werkprogramma. Verder wordt indien noodzakelijk een nadere prioritering of fasering van de activiteiten besproken, gelet op het belang voor de beleidsvorming op (middel)lange termijn. De secretaris-generaal stelt mede op basis van het advies van de Programmaraad het werkprogramma 2007 vast. Wanneer dit werkprogramma is vastgesteld, worden de vraagstelling en productomschrijving van de projecten en activiteiten verder uitgewerkt met degenen die om deze projecten en activiteiten hebben gevraagd. Daarbij wordt (nogmaals) gekeken naar de samenhang tussen projecten en zullen indien gewenst ook projecten worden samengevoegd.

## *Dynamiek van het werkprogramma*

Met de in dit werkprogramma opgenomen projecten en andere activiteiten is de voor 2007 beschikbare capaciteit belegd. In de loop van het jaar kunnen nieuwe vragen door VenW of door bijvoorbeeld de

---

Tweede Kamer (via VenW) bij het KiM worden neergelegd. Als deze vragen leiden tot projecten of andere activiteiten met een substantieel tijdsbeslag, zal in overleg met betrokkenen een herprioritering moeten plaatsvinden.

*Leeswijzer*

Hoofdstuk 2 gaat over de missie en strategie van het KiM. Dit hoofdstuk bevat de missie van het KiM en geeft een indicatie van de aard van de onderzoeken waar het KiM zich mee bezig houdt. Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de typen producten en activiteiten die het KiM gaat leveren en de manier waarop die tot stand komen. De projecten en activiteiten van het KiM zijn ondergebracht in zes programma's. Deze programma's en hun onderlinge samenhang worden beschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 bevat per programma een overzicht van de voor 2007 voorgenomen projecten en activiteiten. In hoofdstuk 6 wordt de verdeling van de capaciteit over deze programma's en over de VenW-diensten weergegeven.

---

## 2. Missie en Strategie

---

### 2.1 Missie en meerwaarde van het KiM

De aanleiding voor de oprichting van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid is de versterking en verbreding van de kennisbasis van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit moet worden bereikt met strategische, wetenschappelijk gevalideerde en onafhankelijke kennisproducten.

In de documenten die aan de oprichting van het KiM ten grondslag liggen, is **als missie gesteld dat het KiM onafhankelijke, wetenschappelijk verantwoorde verkenningen en analyses uitvoert ten behoeve van de beleidsontwikkeling.**

Er zijn veel instanties die bezig zijn met kennisontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer. Het uitgangspunt dat het KiM onafhankelijke en wetenschappelijk verantwoorde studies uitvoert ten behoeve van de beleidsontwikkeling, geeft het KiM een bijzondere positie tussen kennis en beleid. De beleidsontwikkeling is een integraal en complex proces: afwegingen en keuzes worden mede gebaseerd op kennis uit verschillende relevante disciplines die in samenhang in beschouwing worden genomen. Het KiM draagt hieraan bij door het aanleveren van kennis. De meerwaarde van het KiM komt voort uit een combinatie van eigenschappen:

- het multidisciplinaire karakter van de studies;
- de exclusieve gerichtheid op mobiliteit;
- het betrekken van relevante ontwikkelingen in de samenleving in die studies;
- de onafhankelijke positie.

### 2.2 Uitgangspunten voor de activiteiten van het KiM

Als we dit vertalen naar eisen die aan het werkprogramma van het KiM worden gesteld, dan betekent dat het volgende:

Strategisch: Met dit uitgangspunt wordt benadrukt dat de activiteiten van het KiM betekenis hebben op strategisch niveau, dat wil zeggen: in de eerste stadia van de beleidsontwikkeling en de evaluatie ervan. De tactisch-operationele uitwerking van het beleid hoort daar in principe niet bij, en is derhalve geen onderwerp van analyse voor het KiM.

Onafhankelijk: Het gaat weliswaar om vraaggestuurd onderzoek, maar het KiM is zelf verantwoordelijk voor de inhoud van het product, zodanig dat dat product voldoet aan wetenschappelijke normen. Verder

---

is het KiM niet gebonden aan de toepassing van specifieke onderzoeksmethodieken en modellen. De onafhankelijke positie stelt het KiM in staat om die methodieken te selecteren die de beste resultaten zullen opleveren in het licht van de missie van het KiM en van de beleidsvraag.

Wetenschappelijk gevalideerd: de beantwoording van een vraag die door het departement en anderen aan het KiM wordt gesteld, dient gebaseerd te zijn op een wetenschappelijk verantwoorde analyse. Dit stelt specifieke eisen aan het onderzoek. Zo zal het onderzoek transparant en traceerbaar moeten zijn. Transparantie en traceerbaarheid betekenen bovendien dat ook de toepassing van onderzoeksmethodieken door het KiM moet kunnen worden verantwoord.

### **2.3 Strategische ondersteuning in de beleidscyclus**

In de Strategische Kennisagenda 2010-2020 is beschreven dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich ontwikkelt richting een 'bestuursdepartement'. Dat brengt een oriëntatie op een ander soort kennis met zich mee. De speerpunten daarbij zijn: kennis van trends en ontwikkelingen, het gedrag van de burgers, het meer doen voor en met bedrijven en het samenwerken in een gelaagde staat.

Strategische onderwerpen spelen vooral in de eerste fases van de beleidscyclus. Het KiM zal zich daarom in zijn onderzoeks- werkzaamheden richten op ondersteuning in die fases, te weten:

1. formuleren beleidsdoel
2. analyse beleidsopties

In deze fases worden verschillende soorten onderzoek verricht; deze worden hieronder beschreven.

In de *eerste fase* ('formuleren beleidsdoel') gaat het om onderzoek dat kan worden gekarakteriseerd met de termen: conceptueel, strategisch, verkennend, inventariserend, ordenend.

Dit onderzoek levert kennis op dat door de beleidsmakers kan worden gebruikt bij het formuleren van beleidsdoelen. Hierbij wordt tevens aangegeven welke oplossingsmogelijkheden overwogen kunnen worden. Onderzoek gericht op beleidsdoelen stimuleert daarmee de beleidsmakers om zoveel mogelijk beleidsopties te beschouwen waarmee het beleidsdoel zou kunnen worden bereikt.

Om de beleidsmakers daarbij niet te beperken wordt er géén oordeel gegeven, tenzij daar uitdrukkelijk door de beleidsmakers om wordt gevraagd. Wél worden criteria aangereikt volgens welke in een later stadium beleidsopties kunnen worden beoordeeld (operationalisering van effectiviteit, efficiëntie en legitimiteit).

Op deze manier draagt onderzoek gericht op beleidsdoelen bij aan een creatieve ontwikkeling van beleid en aan de indamming van risico's bij de verdere uitwerking ervan.

---

Dit onderzoek kan bestaan uit:

- verkenningen van de Ausgangssituatie, onder meer aan beleidsrelevante ontwikkelingen en trends;
- ondersteuning van het voorbereiden en ontwikkelen van beleidsdoelen door het formuleren van verschillende keuzemogelijkheden;
- inventarisatie van criteria voor afweging en beoordeling in de keuze van beleidsinstrumenten;
- inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen;
- methodiekontwikkeling voor studies gericht op beleidsdoelen.

In de *tweede fase* ('analyse beleidsopties') gaat het om onderzoek waarin de effecten van beleidsopties worden geanalyseerd. Deze effecten worden getoetst aan de criteria die in de voorgaande fase zijn geoperationaliseerd. Beleidsmakers kunnen de resultaten hiervan gebruiken als ondersteuning bij hun keuze van beleidsinstrumenten.

Dit onderzoek kan bestaan uit:

- inventarisatie van mogelijk in te voeren concrete beleidsmaatregelen;
- onderzoek naar de effectiviteit, efficiëntie en legitimiteit van beleidsopties;
- impact assessments en risicoanalyses;
- gevoeligheidsanalyses;
- methodiekontwikkeling voor beleidsanalytische studies.

In onderzoek gericht op beleidsdoelen moet al rekening worden gehouden met het later uit te voeren onderzoek naar beleidsopties, onder meer door het vaststellen van criteria voor afweging en beoordeling. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de verschillende effecten die later in een beleidsanalyse in de beoordeling worden betrokken. Omgekeerd is het bij een onderzoek van beleidsopties van belang om een helder beeld te hebben van de doelen waar het beleid zich op richt. Als dat aan het begin van de beleidsanalyse niet duidelijk genoeg is, moet hiervoor wellicht eerst nog een ander onderzoek worden uitgevoerd.

## 2.4 Twee typen onderzoeksprojecten

In de vorige paragraaf is beschreven dat het KiM onderzoek doet ten behoeve van de eerste twee fasen van de beleidscyclus. Binnen het onderzoek dat het KiM verricht, kan verder onderscheid worden gemaakt in twee typen onderzoeksprojecten:

### 1. *Onderzoeksprojecten ten behoeve van kennisopbouw*

Dit type onderzoek betreft kennisopbouw en kennisverspreiding rond bepaalde thema's (bijvoorbeeld de effecten van vergrijzing of de verdere ontwikkeling van de OEI-systematiek voor kosten-batenanalyse). Deze kennis is op korte of langere termijn van belang voor de beleidsvoorbereiding, maar er is geen sprake van een lopend



---

beleidsproject of –proces waar deze kennisopbouw direct aan gerelateerd is.

## *2. Onderzoeksprojecten ten behoeve van lopende beleidsprocessen*

Dit type onderzoek betreft onderzoek dat wordt verricht ten behoeve van lopende beleidsprojecten of –processen. Vaak wordt hierbij gebruik gemaakt van (binnen of buiten het KiM) opgebouwde kennis. Het KiM beperkt zich hierbij, zoals in de vorige paragraaf uiteengezet, tot beleidsprojecten en –processen met een strategisch karakter (gericht op de eerste twee fasen van de beleidscyclus). Een voorbeeld is de lange-termijnontwikkeling van Schiphol.

Het KiM richt zich bewust op beide typen onderzoeken, opdat enerzijds de kennisopbouw niet een 'freischwebend' karakter krijgt en anderzijds de kennistoepassing in lopende beleidsprojecten gebaseerd is op een stevige en actuele kennisbasis. Bij beide typen onderzoeksprojecten gaat het overigens (grotendeels) om gevraagd onderzoek.

Door deze indeling te hanteren kan worden bewaakt dat het KiM de capaciteit evenwichtig verdeelt over beide typen projecten en dat niet het ene type het andere 'verdringt'. In hoofdstuk 5 wordt dit onderscheid geconcretiseerd door bij de verschillende projecten aan te geven tot welke type een project behoort. In hoofdstuk 6 wordt aangegeven hoe de capaciteitsverdeling is tussen beide typen projecten.

---

## 3. Werkwijze

---

### 3.1 Activiteiten en soorten producten

Het KiM levert een wetenschappelijke bijdrage aan de ontwikkeling en evaluatie van beleid. De volgende activiteiten en producten worden onderscheiden:

1. De hoofdttaak van het KiM bestaat uit het zelf uitvoeren van onafhankelijk en wetenschappelijk onderzoek en analyses, grotendeels op verzoek van VenW-diensten; dit leidt tot rapporten.
2. Naast onderzoeksrapporten worden notities geschreven waarin specifieke kennisvragen van VenW-diensten worden beantwoord.
3. Bij diverse beleidstrajecten zal door het KiM worden geadviseerd, bijvoorbeeld door het geven van mondelinge reflecties, schriftelijke second opinions, mede begeleiden van extern onderzoek en het organiseren van workshops.
4. Het KiM denkt mee met de beleidsdirectoraten-generaal en IVW over het opzetten van de onderzoeksprogrammering en bij het formuleren van strategische kennisvragen. Deze onderzoeksplannen en kennisvragen worden mogelijk binnen een van de KiM-programma's opgepakt. Ook levert het KiM inhoudelijke bijdragen aan de Kenniskamer VenW.
5. Het KiM organiseert bijeenkomsten om onderzoeksresultaten te presenteren. Daarnaast zal het KiM mogelijk een jaarlijks symposium gaan organiseren gericht op projectoverstijgende onderwerpen en gerelateerd aan de verschillende KiM programma's. Persberichten zullen worden uitgegeven bij het uitkomen van belangrijke onderzoeksrapporten. Ook worden de onderzoeksresultaten op de website gepubliceerd.
6. Om internationaal op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen op het beleidsterrein van mobiliteit voert het KiM de volgende activiteiten uit:
  - een structurele scan op de relevante kennisontwikkeling en kennisaanbod in het buitenland en internationale gremia;
  - deelname aan de Joint Transport Research Centre van de OECD/ECMT;
  - deelname aan belangrijke internationale congressen en werkgroepen;
  - deelname aan internationale projecten en waar relevant internationale expertise inkopen.

## 3.2 Zelfdoen, samenwerken en uitbesteden

### *Zelf doen*

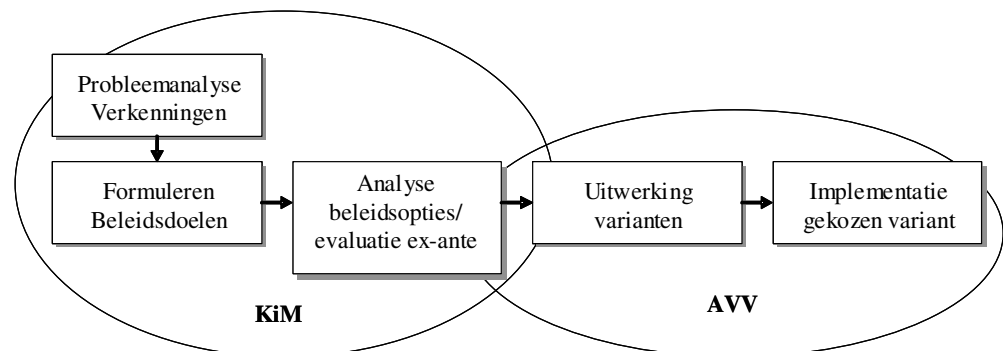
De meeste onderzoeksprojecten worden door het KiM zelf uitgevoerd. Om de in de vorige paragraaf genoemde activiteiten te kunnen uitvoeren en de gevraagde hoogwaardige kennisproducten te kunnen leveren, moet kennis over de diverse aspecten van mobiliteit en mobiliteitsbeleid binnen het KiM aanwezig zijn. Daarvoor zijn bij het KiM onderzoeksmedewerkers werkzaam die beschikken over de juiste kennis en expertise vanuit verschillende disciplines. Ook maakt het KiM gebruik van de bij AVV, universiteiten, kennisinstituten zoals het SWOV, planbureaus en private consultants beschikbare kennis.

### *Samenwerken (en taken verdelen)*

Het KiM werkt onder meer intensief samen met de planbureaus CPB, SCP, MNP en RPB. Het KiM richt zich op onderzoek ten behoeve van het beleidsterrein mobiliteit vanuit diverse invalshoeken. De planbureaus zijn werkzaam op verschillende beleidsterreinen, waaronder mobiliteit, vanuit een eigen invalshoek (economisch, sociaal-cultureel, ecologisch en ruimtelijk). Waar het werkkerrein van het KiM dat van de planbureaus raakt, wordt samenwerking gezocht. Met de planbureaus worden verder afspraken gemaakt over het aanleveren van informatie uit verkenningen van de planbureaus aan het KiM. Omgekeerd kunnen de planbureaus gebruik maken van de bij het KiM ontwikkelde kennis. Verder wordt over de programmering van het onderzoek overleg gevoerd met de planbureaus.

Met de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) zijn afspraken gemaakt over taakverdeling en samenwerking. Ook de AVV zal zich blijven bezig houden met vragen die het beleid ondersteunen. In zijn algemeenheid geldt dat vragen met een strategische achtergrond primair bij het KiM zullen worden behandeld en vragen met een meer tactisch-operationele achtergrond bij de AVV. Positioneren we de taken van het KiM en AVV in de vier fasen van de beleidscyclus (zie figuur 3.1), dan is het KiM met name betrokken bij de formulering van de beleidsdoelen en de analyse van de verschillende beleidsopties (fase 1 en 2). De AVV is aan zet bij de ondersteuning van de nadere uitwerking en de implementatie van een bepaalde, gekozen variant (fase 3 en 4).

**Figuur 3.1:**  
Positie KiM en AVV in beleidscyclus



---

In de praktijk zullen deze fasen niet altijd volgtijdelijk zijn. Het kan dus voorkomen dat gelijktijdig en in goed overleg zowel het KiM als de AVV bij een beleidstraject betrokken zijn. Daarnaast is de taakafbakening op voorhand niet 100% scherp vast te stellen. Tussen het KiM en AVV zal daarom zeer regelmatig overleg plaatsvinden over de taakverdeling en samenwerking.

Dit geldt in bijzonder voor de door AVV verzamelde basisinformatie en de AVV-modellen. Dit zijn belangrijke bronnen van kennis voor het KiM.

#### *Uitbesteden*

Het KiM bestaat grotendeels uit onderzoeksmedewerkers die binnen de diverse programma's (zie hoofdstuk 4) onderzoeksprojecten uitvoeren. Soms zullen (deel)projecten worden uitbesteed. Dit zal vooral gebeuren als onvoldoende expertise en/of capaciteit binnen het KiM aanwezig is. Het KiM heeft voor uitbesteding een eigen budget. De werkzaamheden zoals vastgesteld in het werkprogramma dienen met deze middelen uitgevoerd te worden.

### **3.3 Communicatie**

De onderzoeken van het KiM zijn in principe openbaar en worden geplaatst op de eigen website van het KiM ([www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)). Het tijdstip van publicatie is in beginsel niet later dan drie maanden na afronding van het onderzoek. In voorkomende gevallen kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld als de onderzoeken deel uitmaken van de voorbereiding van een grote beleidsnota, waarbij alle relevante onderzoeksrapporten gelijktijdig met het uitbrengen van de nota worden gepubliceerd. In zulke gevallen zal overleg met de betrokken directoraten-generaal plaatsvinden.

Voorlichting over onderzoek van het KiM wordt door het KiM zelf verzorgd. Het KiM maakt in voorkomende gevallen gebruik van de door de Directie Communicatie geboden faciliteiten. De persvoorlichting over beleidsconsequenties is uiteraard een taak die door de Directie Communicatie wordt uitgevoerd. Daarom wordt de Directie Communicatie op de hoogte gehouden van publicaties en de voorlichtingsactiviteiten van het KiM.

# 4. Programma's

## 4.1 Indeling

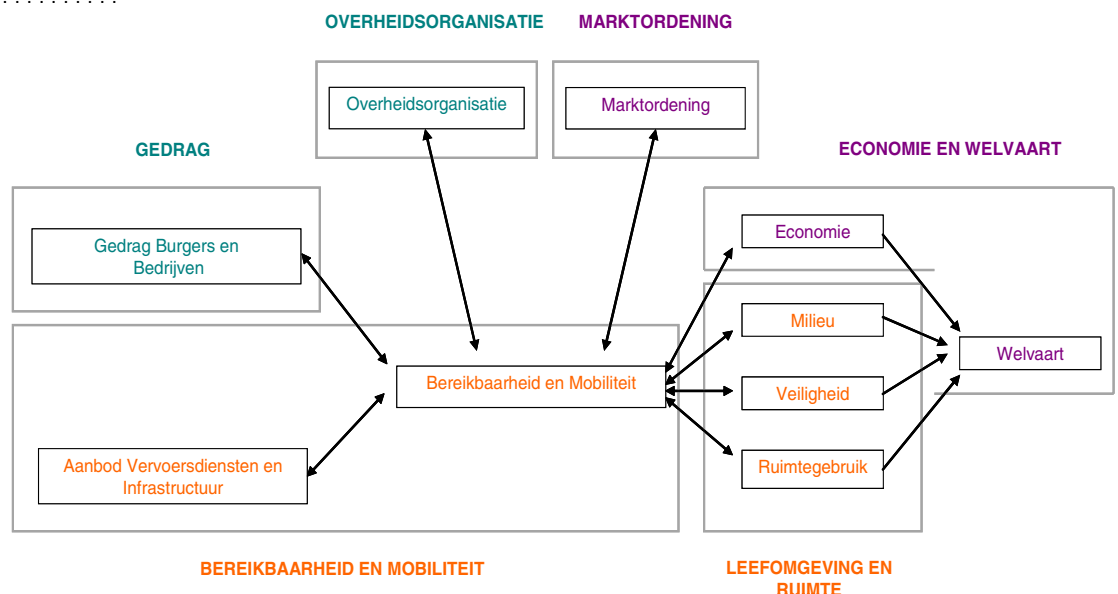
De werkzaamheden van het KiM zijn georganiseerd binnen zes programma's. Deze programma's zullen ook in de volgende werkprogramma's terugkeren en bepalen daarmee het terrein waarop het KiM werkzaam is. Alle onderzoeksprojecten van het KiM hebben een plaats binnen deze programma's. Programma's zijn daarmee een samenhangende groep van projecten.

De volgende programma's worden onderscheiden:

1. Gedrag (G)
2. Bereikbaarheid en mobiliteit (B)
3. Leefomgeving en ruimte (L)
4. Economie en welvaart (E)
5. Marktordening (M)
6. Overheidsorganisatie (O)

De indeling in programma's is geen indeling naar disciplines. Het KiM heeft verschillende disciplines in huis (verkeer- en vervoerskunde, economie, psychologie, bestuurskunde, et cetera). Deze disciplines zullen bij alle programma's worden betrokken. In figuur 4.1 is de samenhang tussen de verschillende programma's weergegeven. Deze samenhang zal hierna kort worden toegelicht.

Figuur 4.1:  
Programma's



---

Centraal in het schema staat het programma 'Bereikbaarheid en mobiliteit'. Vanuit verschillende kanten worden bereikbaarheid en mobiliteit beïnvloed. Binnen het programma zelf wordt gekeken naar de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid en naar het aanbod van vervoersdiensten en infrastructuur. Het gedrag van burgers en bedrijven bepaalt in belangrijke mate de vraag naar mobiliteit (programma 'Gedrag'). De organisatie van de overheid en daarmee de taken en bevoegdheden van de verschillende overheidslagen bepalen op welk niveau het verkeer- en vervoerbeleid wordt uitgevoerd en zijn daarmee mede van invloed op de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid (programma 'Overheidsorganisatie'). Daarnaast zijn ook de rollen en verantwoordelijkheden van overheid en markt van invloed op mobiliteit en bereikbaarheid (programma 'Marktordening'). De bereikbaarheid van gebieden en de groei van de mobiliteit hebben effect op het economische functioneren van Nederland en daarmee op de welvaart (programma 'Economie en welvaart'). Wanneer de invloed van economische ontwikkelingen op de bereikbaarheid wordt onderzocht, zoals bijvoorbeeld binnen scenariostudies, behoort dit project tot het programma 'Bereikbaarheid en mobiliteit'. Omgekeerd vallen projecten waarbinnen de invloed van mobiliteit en bereikbaarheid op de economie centraal staat onder het programma 'Economie en welvaart'.

Tenslotte, welvaart is meer dan bereikbaarheid en economische groei, en omvat ook veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. De relatie tussen het mobiliteitssysteem en milieu (uitstoot schadelijke stoffen, geluidshinder), veiligheid en ruimtegebruik staat centraal in het programma 'Leefomgeving en ruimte'.

In de volgende paragrafen worden de programma's nader uitgewerkt. In hoofdstuk 5 volgt per programma een beschrijving van de onderzoeksprojecten die in 2006-2007 zullen worden uitgevoerd.

## 4.2 Gedrag

Mensen verplaatsen zich omdat ze verschillende activiteiten op verschillende locaties moeten of willen uitoefenen. Goederen worden verplaatst om ze elders te kunnen gebruiken. Inzicht in het keuzegedrag achter verplaatsingen maakt duidelijk welke mogelijkheden er zijn om het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden. Binnen het programma 'Gedrag' worden studies verricht naar de achterliggende factoren van het verplaatsingsgedrag. Ook worden ontwikkelingen in het verplaatsingsgedrag in beeld gebracht. Hierbij wordt gekeken naar het gedrag van zowel burgers als bedrijven. Instrumenten voor gedragsbeïnvloeding vallen eveneens onder dit programma. Binnen dit programma zal regelmatig samenwerking worden gezocht met het SCP.

*Programmamanager is Nelly Kalfs*

---

### **4.3 Bereikbaarheid en mobiliteit**

Binnen het kennisveld 'Bereikbaarheid en mobiliteit' wordt onderzoek verricht naar mobiliteitsontwikkelingen - zowel met betrekking tot personen als goederen - en de consequenties daarvan voor de kwaliteit en prestatie van het mobiliteitssysteem. Het KiM richt zich daarbij op alle modaliteiten (lucht, water, weg, spoor). Ook studies om meer grip te krijgen op het begrip bereikbaarheid horen in dit veld thuis.

*Programmamanager is Jan Anne Annema.*

### **4.4 Leefomgeving en ruimte**

Mobiliteit brengt een aantal effecten met zich mee die van invloed zijn op de leefomgeving en ruimte. Het huidige verkeer- en vervoerbeleid is er met name op gericht om de negatieve effecten van het verkeer terug te dringen. Het gaat hierbij onder andere om luchtverontreiniging, geluidsoverlast en (verkeers)onveiligheid. Binnen het programma 'Leefomgeving en ruimte' worden studies uitgevoerd naar de samenhang tussen mobiliteit en leefomgevingsaspecten en de wijze waarop mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen interfereren. Op dit terrein zal regelmatig samenwerking worden gezocht met het MNP en het RPB.

*Programmamanager is Jan Anne Annema.*

### **4.5 Economie en welvaart**

Binnen het programma 'Economie en welvaart' vallen projecten en activiteiten van het KiM die betrekking hebben op de relatie tussen infrastructuur, bereikbaarheid en mobiliteit enerzijds en 'economie en welvaart' anderzijds. Onder 'economie' verstaan we hier de economische ontwikkeling van regio's, sectoren en Nederland als geheel. Het bredere begrip 'welvaart' omvat ook bijvoorbeeld congestie, veiligheid, de kwaliteit van het milieu en de aanwezigheid van natuur.

De centrale vraag binnen dit programma is hoe infrastructuur, bereikbaarheid en mobiliteit maximaal kunnen bijdragen aan de vergroting van de welvaart. Maatschappelijke kosten-batenanalyses (OEI) zijn hierbij een belangrijk instrument.

Binnen dit programma zal regelmatig worden samengewerkt met het CPB.

*Programmamanager is Arjen 't Hoen*

### **4.6 Marktordening**

De marktordening in verschillende sectoren is in beweging en internationaliseert. Dit geldt ook voor de verkeer- en vervoermarkt. Private partijen spelen in de verschillende deelmarkten van de mobiliteitsmarkt een steeds grotere rol, bijvoorbeeld als het gaat om het ontwerp, de aanleg, het onderhoud en de financieren van

---

infrastructuur. Een centrale vraag hierbij is hoe de overheid haar verantwoordelijkheid voor de publieke belangen op een effectieve en doelmatige manier kan waarborgen. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn welke publieke belangen er bestaan in de verschillende deelmarkten, hoe rollen en taakverdeling kunnen worden ingevuld, wat de effecten daarvan zijn op het mobiliteitssysteem, hoe bij een bepaalde marktordening het toezicht moet worden ingericht en hoe moet worden omgegaan met het eigendom van bedrijven die in overheidshanden zijn.

Ook binnen dit programma zal regelmatig worden samengewerkt met het CPB.

*Programmamanager is Arjen 't Hoen*

#### **4.7 Overheidsorganisatie**

Taken en bevoegdheden zijn in Nederland verspreid over verschillende overheidslagen. Dit geldt onder meer de verantwoordelijkheid voor aanleg en onderhoud van infrastructuur en voor het aanbod van openbaar vervoer. De verantwoordelijkheidsverdeling tussen de verschillende overheden is bovendien op een aantal belangrijke beleidsdossiers van Verkeer en Waterstaat in beweging. Het kennisveld 'Overheidsorganisatie' houdt zich bezig met de vraag welke verdeling van verantwoordelijkheden binnen en tussen de diverse overheidslagen welke voor- en nadelen heeft. Belangrijk aspect hierbij is ook de vormgeving van samenwerking tussen de verschillende overheidslagen.

*Programmamanager is Nelly Kalfs.*



---

## 5. Projecten en activiteiten

---

In dit hoofdstuk wordt per programma een overzicht gegeven van de projecten en activiteiten van het KiM voor 2007. De projecten zijn geclusterd naar thema's. Per thema wordt een korte beschrijving gegeven van de inhoud van de projecten. Het gaat hier om alle projecten die leiden tot een eigen KiM-product. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen onderzoeksprojecten ten behoeve van kennisopbouw en onderzoeksprojecten ten behoeve van beleidsprocessen. Zie ook paragraaf 2.4 voor een uitleg over deze indeling.

Projecten die door anderen, bijvoorbeeld AVV, worden uitgevoerd en waar het KiM derhalve alleen een ondersteunende en/of begeleidende rol heeft, worden wel vermeld maar niet beschreven. Nadere informatie over deze projecten kan worden opgevraagd.

### *Uitleg tabellen:*

In de volgende paragrafen is per thema een tabel opgenomen met een overzicht van projecten en activiteiten in 2007. Voor de projecten die leiden tot een eigen KiM-product is onderscheid gemaakt in:

- onderzoeksprojecten ten behoeve van kennisopbouw
- onderzoeksprojecten ten behoeve van lopende beleidsprocessen

Daarnaast worden alle ondersteunende en begeleidende activiteiten in een kleiner lettertype onderaan de tabel weergegeven.

### 5.1 Gedrag

Het programma 'Gedrag' houdt zich bezig met de achterliggende factoren van en ontwikkelingen in het verplaatsingsgedrag. Het gaat hierbij zowel om het gedrag van burgers als bedrijven (motieven van vervoerders en verladers). Inzicht in het keuzegedrag achter verplaatsingen maakt duidelijk welke mogelijkheden er zijn om het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden. Binnen het programma 'Gedrag' worden de volgende thema's onderscheiden:

- ontwikkelingen in de omgeving;
- ontwikkelingen in het gedrag;
- belevingsaspecten;
- beïnvloeding van gedrag.

#### 5.1.1. Ontwikkelingen in de omgeving

##### **Beschrijving thema**

Het mobiliteitsgedrag van burgers en bedrijven heeft te maken met ruimtelijke, demografische, sociaal-culturele en economische ontwikkelingen. Het gaat hierbij onder meer om waarden en normen van verschillende (sub)groepen in de samenleving, ontwikkelingen in de

omvang en samenstelling van de bevolking en huishoudens, ruimtegebruik en welvaartsaspecten als arbeidsparticipatie en inkomen. Kennis over de relatie tussen deze ontwikkelingen en het mobiliteitsgedrag zijn voor VenW van belang. Het KiM voert diverse onderzoeken uit om de kennis op dit terrein te vergroten.

### Projecten en activiteiten in 2007

De onderzoeken die het KiM in 2007 binnen dit thema onderneemt hebben vooral betrekking op de effecten van vergrijzing, het mobiliteitsgedrag van allochtonen, de gezinsmobiliteit en groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen en de invloed van olieprijsstijgingen op de mobiliteit. Verder neemt het KiM deel in de begeleidingsgroep van het tijdsbestedingsonderzoek (TBO), een onderzoek naar de tijdsbesteding van de Nederlandse bevolking.

Projecten	Type onderzoek tbv	Eindresultaat	Vraagsteller
G1 – Vergrijzing en mobiliteit	Kennisopbouw	Rapport	DGP
G2 – ERANET Transport: Demographic changes and mobility (internationale werkgroep)	Kennisopbouw	Verslagen	DGP
G3 – Toekomstige mobiliteit allochtonen	Kennisopbouw	Rapport	DGP
G4 – Gezinsmobiliteit en groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen	Kennisopbouw	Rapport	DGP
G5 – Impact olieprijsstijging op mobiliteitsgedrag	Beleidsprocessen	Rapport	DGP
<b>Ondersteunende en begeleidende activiteiten</b>			<b>Vraagsteller</b>
G6 – Tijdsbestedingsonderzoek (TBO) van het SCP			-

#### *G1 - Vergrijzing en Mobiliteit*

Een van de belangrijkste invloedsfactoren op het mobiliteitsgedrag is de omvang en samenstelling van de bevolking. In dit onderzoek wordt specifiek aandacht besteed aan vergrijzing en mobiliteit. Er komen steeds meer ouderen en ouderen worden steeds ouder. Vergrijzing heeft invloed op het activiteitenpatroon van de bevolking en daarmee op het mobiliteitsgedrag en het transportsysteem. Gaan ouderen zich anders verplaatsen en welke consequenties heeft dit voor het verkeer- en vervoerbeleid? Gekeken wordt welke strategieën en concepten binnen het beleid nodig zijn om tegemoet te komen aan de toekomstige vervoersbehoefte van ouderen in de samenleving.

#### *G2 - ERANET Transport, Demographic changes and mobility*

Het KiM participeert samen met Transumo in een internationale ERANET Transport werkgroep ter voorbereiding van een multinationalaal werkprogramma op het gebied van demografische ontwikkelingen en transport. De werkgroep zal zich met name richten op 'verplaatsingsgedrag in het algemeen' en 'vraag en aanbod van nieuwe transportdiensten', waarbij de focus ligt op 'vergrijzing'.

#### *G3 - Toekomstige mobiliteit allochtonen*

De bevolking wordt niet alleen ouder, ook het aandeel van de allochtone bevolkingsgroep ten opzichte van de totale bevolking groeit.

---

In november 2006 is het SCP-rapport 'Anders onderweg' verschenen, waarin onder andere wordt ingegaan op het mobiliteitsgedrag van allochtonen. Aanvullend hierop zal door het KiM een onderzoek worden uitgevoerd naar het toekomstige mobiliteitsgedrag van allochtonen en worden verklaringen gezocht voor het huidige gedrag.

#### *G4 – Gezinsmobiliteit en groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen*

De voortschrijdende democratisering in gezinnen en groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen zorgt ervoor dat beslissingen steeds meer het resultaat zijn van gezamenlijk overleggen en onderhandelen. Ieder in het gezin heeft daarmee inspraak gekregen in aankoop en (tijd)bestedingsbeslissingen. Hierbij valt niet alleen te denken aan de aanschaf van bepaalde vervoermiddelen, aankoop van de tweede of derde auto, maar ook aan de keuze voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten. Hoe ziet de gezinsmobiliteit er uit? Welke veranderingen zien we daar in optreden? Speciale aandacht dient hierbij uit te gaan naar de groei van de arbeidsparticipatie van vrouwen. Inzicht in gedragingen van huishoudens en groei van de arbeidsparticipatie van vrouwen kan nieuw licht werpen op de ontwikkelingen in het verplaatsingsgedrag en het keuzegedrag achter de verplaatsingen.

#### *G5 - Impact olieprijsstijging op mobiliteitsgedrag*

Het KiM voert een onderzoek uit naar de impact van de stijging van brandstofprijzen op het mobiliteitsgedrag en de omvang en samenstelling van het wagenpark en daarmee op het realiseren van de beleidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit (ten aanzien van bijvoorbeeld bereikbaarheid en emissies). In de Nota Mobiliteit is rekening gehouden met een gegeven ontwikkeling in brandstofkosten in relatie tot inkomensontwikkeling. Ook in de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) is aandacht besteed aan de impact van olieprijsstijging. In dit project worden mogelijk de hiervoor gehanteerde elasticiteiten herschat.

### **5.1.2. Ontwikkelingen in het gedrag**

#### **Beschrijving thema**

Verplaatsingen worden gemaakt met verschillende motieven. De meeste verplaatsingen worden afgelegd met het motief vrije tijd (38%). Andere beweegredenen om verplaatsingen te maken zijn onder andere werken, zakelijk, winkelen/boodschappen doen en onderwijs volgen. Inzicht in (veranderende) motieven van reizigers geeft aangrijpingspunten voor het verkeer- en vervoerbeleid.

#### **Projecten en activiteiten in 2007**

Het KiM richt zich in 2007 op toekomstige veranderingen in reizigersmotieven. Daarnaast wordt in samenwerking met het RPB het project 'Nederland op dinsdag, Nederland op zondag' uitgevoerd. Ook wordt het project 'Verbeteren verkeersveiligheid met betrokkenheid goederenvervoer' uitgevoerd.

Projecten	Type onderzoek	Eindresultaat	Vraagsteller
G7 – Toekomstige veranderingen in de motiefverdeling	Kennisopbouw	Rapport	
G8 – Nederland op dinsdag, Nederland op zondag	Kennisopbouw	Rapport	
G9 – Verbeteren verkeersveiligheid met betrokkenheid goederenvervoer	Beleidsprocessen	Rapport	DGTL

*G7 – Toekomstige veranderingen in de motiefverdeling*

In 2007 gaat het KiM een verkennend onderzoek uitvoeren naar toekomstige veranderingen in de relatieve omvang van reismotieven (zakelijk, woon-werk, sociaal-recreatief). De concrete invulling van dit project zal in nader overleg met DGP plaatsvinden.

*G8 – Nederland op dinsdag, Nederland op zondag*

Nederland op dinsdag, Nederland op zondag: beweging en vrijetijdsbesteding op een typische werkdag en een typische vrijetijdsvrijdag. Hoe zien tijdsbesteding, mobiliteitspatronen en ruimtegebruik er uit op deze twee verschillende etmalen? Wat is er veranderd ten opzichte van enkele decennia geleden en hoe komt dat? Dit project wordt samen met het RPB uitgevoerd.

*G9 – Verbeteren verkeersveiligheid met betrokkenheid goederenvervoer*

De komende decennia zal het goederenvervoer (vrachtauto's en bestelauto's) over de weg sterker toenemen dan het personenvervoer. Dit heeft ook voor verkeersveiligheid en leefbaarheid consequenties. In dit project zullen de consequenties van de toename van het goederenvervoer en de veranderingen in het vervoerssysteem en de voertuigsystemen beschouwd worden om te kijken welke systeemaanpassingen of maatregelen kunnen bijdragen aan de realisatie van de ambitieuze taakstelling.

Naast bovengenoemd projecten is in het werkprogramma verder het project 'Recreatieverkeer vanuit economische invalshoek' opgenomen. In dit onderzoek gaat het onder andere om de effecten van specifieke beleidsmaatregelen, bijvoorbeeld prijsbeleid, op het vrijetijdsverkeer in relatie tot ander verkeer. Voor een uitgebreidere beschrijving van dit project wordt verwezen naar het programma 'Economie en welvaart'.

### 5.1.3. Belevingsaspecten

#### Beschrijving thema

Beleving van mobiliteit is een sterk onderbelicht thema in het verkeers- en vervoersonderzoek. Het merendeel van het onderzoek richt zich op feitelijke gedragingen en patronen. Subjectieve aspecten, de beleving en waardering van vervoersmogelijkheden worden eigenlijk nooit meegenomen, terwijl belevingsaspecten een deel van het vertoonde gedrag kunnen verklaren. Beleidsmedewerkers, maar ook aanbieders van vervoersdiensten, zouden door meer inzicht in de

---

belevingsaspecten, beter kunnen inspelen op de belevingswereld van burgers en bedrijven bij het formuleren van beleid en/of het in de markt zetten van diensten.

### **Projecten en activiteiten in 2007**

In 2007 richt het KiM zich met name op burgers: hun beleving van mobiliteit en het imago van het OV. Verder wordt gekeken naar veranderingen in risicoperceptie als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen. De volgende werkzaamheden zijn in het werkprogramma 2007 opgenomen:

<b>Projecten</b>	<b>Type onderzoek</b>	<b>Eindresultaat</b>	<b>Vraagsteller</b>
G10 – Beleving van mobiliteit	Kennisopbouw	Rapport	
G11 – Imago OV	Kennisopbouw	Rapport	DGP
G12 – Veranderingen in risicoperceptie	Kennisopbouw	Beslismodel	IVW

#### *G10 - Beleving van de mobiliteit*

Dit project geeft inzicht in de meer subjectieve aspecten (beleving) van de mobiliteit. Doelstelling van het onderzoek is het verschaffen van inzicht in hoe verplaatsingen worden ervaren in de woon-werksfeer en de vrije tijd, het oordeel over, en waardering en gepercipieerde mate van geschiktheid van auto, openbaar vervoer en fiets en de gevoelens en emoties die het mobiel zijn oproept.

Mogelijk zal na afronding van dit (reeds lopende) project in een vervolgonderzoek worden ingegaan op:

- de beleving door het personenverkeer van het vrachtverkeer en omgekeerd;
- hoe vervoerders en verladers aankijken tegen de praktijk van het goedertransport, de kwaliteit ervan ("just-in-time") en de mogelijkheden en beperkingen die het goedertransport voor de bedrijfsvoering met zich meebrengt.

#### *G11 – Imago OV*

Het openbaar vervoer heeft over het algemeen geen goed imago. De onderzoeksvraag is gericht op het bij elkaar brengen van de bestaande kennis op het gebied van beeldvorming en reisgedrag. In het bijzonder gaat het om de eventuele motivatie voor keuzes in reisgedrag bij grote groepen mensen die zelden of nooit met het OV reizen. Binnen DGP wordt nog nader bekeken of en in welke vorm dit onderzoek wordt opgepakt. Ook moet nog worden afgestemd in hoeverre het KiM en/of de AVV bij dit project worden betrokken. Mogelijk wordt het project opgepakt binnen het onderzoek 'Beleving van mobiliteit'.

#### *G12 - Verandering in risicoperceptie*

Een van de mogelijkheden om de efficiency van toezicht te vergroten is om bij het uitvoeren van de inspectietaken rekening te houden met perceptie als belangrijke aanvulling op objectieve risico's. Meer nog dan de objectieve ongevalsrisico's gaat het dan om de perceptie van risico's bij burgers en bedrijven. In het bijzonder wordt onderzocht in hoeverre de kennis die al in de sector luchtvaart aanwezig is ook op de andere

---

inspectiedomeinen kan worden toegepast. Uiteindelijk resultaat is een model waarmee de keuzes ten aanzien van de inzet van toezichtinstrumenten beter kan worden onderbouwd.

#### 5.1.4. Beïnvloeding van gedrag

##### Beschrijving thema

Binnen dit thema gaat het om het beïnvloeden van gedrag door middel van het invoeren of toepassen van specifieke maatregelen. Een belangrijke maatregel om het gedrag te beïnvloeden is beprijzing. Dit onderwerp heeft een sterke relatie met de programma's 'Bereikbaarheid en mobiliteit' en 'Economie en welvaart'. Anders betalen voor het gebruik van de weg draagt bij aan de bereikbaarheid. Een betere bereikbaarheid heeft positieve effecten op het economische vestigingsklimaat en de welvaart in Nederland.

##### Projecten en activiteiten in 2007

Het KiM richt zich in 2007 met name op de beleidskeuzes ten aanzien van 'Anders Betalen voor Mobiliteit' en een verkenning van regionaal prijsbeleid. Ook wordt gekeken naar de effecten van een andere modal split. Binnen het thema 'Beïnvloeding van gedrag' worden de volgende onderzoeksprojecten uitgevoerd:

Projecten	Type onderzoek	Eindresultaat	Vraagsteller
<i>Prijsbeleid en alternatieven</i>			
G13 – Anders Betalen voor Mobiliteit	Beleidsprocessen	Rapport	DGP
G14 – Alternatieve bereikbaarheidsmaatregelen en effecten van prijsbeleid	Beleidsprocessen	Rapport	
G15 – Verkenning regionaal prijsbeleid	Beleidsprocessen	Rapport	DGP
<i>Modal Split</i>			
G16 – Modal shift	Beleidsprocessen	Rapport (second opinion)	DGTL

##### *G13 – Anders Betalen voor Mobiliteit*

De invoering van de kilometerprijs staat gepland voor 2012. Ter ondersteuning van de beleidskeuzes doet het team 'Anders Betalen voor Mobiliteit' onderzoek naar de opties met voor- en nadelen. Dit wordt opgepakt in samenwerking met de omgeving (joint fact finding). Het KiM zal hierbij een ondersteunende en/of toetsende rol spelen.

##### *G14 – Alternatieve bereikbaarheidsmaatregelen en effecten*

In aanvulling op het project 'Anders Betalen voor Mobiliteit' moet nog met DGP worden afgestemd of het KiM ook wordt betrokken bij het kijken naar alternatieve bereikbaarheidsmaatregelen (terugvalopties) en effecten van prijsbeleid (bijvoorbeeld verdelingseffecten)

##### *G15 – Verkenning regionaal prijsbeleid*

De vraag is of er in aanvulling op het landelijk prijsbeleid behoeften en kansen zijn voor financiële prikkels met het oog op regionaal prijsbeleid. In dit onderzoek wordt een brede, strategische verkenning uitgevoerd

---

naar de mogelijkheden voor regionaal prijsbeleid. Met het oog op beleidsvoorbereiding wordt de beschikbare kennis op een heldere en overzichtelijke manier op een rij gezet. Per instrument wordt aangegeven wat de beleidsdoelen zijn, de te verwachten effecten en mogelijke knelpunten. Ook wordt een totaalvisie gepresenteerd waarin wordt ingegaan op de samenhang en interactie tussen de verschillende instrumenten.

#### *G16 – Modal shift*

In opdracht van DGTL wordt momenteel onderzoek verricht naar de effecten van een flinke modal shift in het goederenvervoer. Het KiM zal een second opinion op dit onderzoek uitvoeren. Modal split is de verdeling van personen- en goederenverplaatsingen over de verschillende vervoerwijzen (modaliteiten). Het beleidsmatig beïnvloeden van de vervoerwijzekeuze wordt modal shift genoemd. Modal shift speelt in maatschappelijke discussies nog steeds een belangrijke rol. In de Nota Mobiliteit is modal shift niet meer (expliciet) opgenomen als oplossing voor knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

## **5.2 Bereikbaarheid en mobiliteit**

Bereikbaarheid is het primaire aandachtspunt bij het vaststellen van de effectiviteit van het verkeer- en vervoerbeleid. De gebruikers van het mobiliteitssysteem beoordelen het beleid aan de bereikbaarheid die zij zelf ervaren. Daarom wordt zowel in de ontwikkeling van beleidsdoelen als in de voorbereiding van beleidsinstrumenten veel aandacht besteed aan bereikbaarheid.

Binnen het programma “Bereikbaarheid en mobiliteit” worden de volgende thema's onderscheiden:

1. Mobiliteitsbalans en –monitor om inzicht te verwerven in de staat van de mobiliteit in Nederland en in de ontwikkeling daarin.
2. Scenario's om inzicht te verwerven in de werking van het mobiliteitssysteem bij verschillende uitgangspunten.
3. Nieuwe indicatoren om te anticiperen op de veranderende vraagstelling van de beleidsmakers.
4. De analyse aan capaciteit en bereikbaarheid in specifieke sectoren en aan specifieke beleidsmaatregelen om de werking van het mobiliteitssysteem te doorgronden en mogelijke beleidsalternatieven op hun effecten te toetsen.
5. Het up-to-date houden van het analyse-instrumentarium, en met name van de verkeer- en vervoermodellen.

### **5.2.1. Mobiliteitsbalans en –monitor**

#### **Omschrijving thema**

Monitoren en balansen worden gemaakt om inzicht en overzicht te verkrijgen over de staat van de mobiliteit in Nederland. Een monitor geeft een beschrijving van de ontwikkelingen, terwijl een balans een

verklaring biedt voor de waargenomen ontwikkelingen. Deze producten zijn dan ook bij uitstek geschikt ter ondersteuning van het vaststellen van beleidsdoelen.

### Producten en activiteiten in 2007

Het KiM maakt zelf een mobiliteitsbalans en neemt deel aan de begeleiding van AVV bij diverse monitoren.

Projecten	Type onderzoek tbv	Eindresultaat	Vraagsteller
<i>Stand van zaken mobiliteit in Nederland:</i>			
B1 – Mobiliteitsbalans	Kennisopbouw	Rapport	DGP/DGTL
	<b>Ondersteunende en begeleidende activiteiten</b>		<b>Vraagsteller</b>
	<i>Stand van zaken mobiliteit in Nederland:</i>		
	B2 – Nationale mobiliteitsmonitor (trekker: AVV)		DGP/DGTL
	B3 – NoMo monitor OV 2007 (trekker: AVV)		DGP
	<i>Begeleiding up-to-date houden monitoren en basisbestanden</i>		
	B4 – Integratie statistieken internationale handel en transport		
	B5 – Goederenvervoermontor (trekker: AVV)		DGTL
	B6 – Basisbestanden goederenvervoer		

#### B1 - Mobiliteitsbalans

De creatie van een overzicht van de staat van de mobiliteit in Nederland, alsmede van verklaringen hiervoor. Het product moet toegankelijk zijn voor beleidsmakers, maar ook door andere partijen/personen die belangen hebben bij het mobiliteitssysteem. Het grote publiek hoort daar ook bij.

#### 5.2.2. Scenario's

##### Beschrijving thema

(Toekomst)scenario's zijn van belang om robuuste beleidstrategieën te ontwikkelen voor de middellange en lange termijn. Bijvoorbeeld voor het investeringsbeleid: moet er geïnvesteerd worden in extra infrastructuur, in extra waterafvoer, c.q. in extra dijken? Zo ja, wanneer moet er geïnvesteerd worden? En in welke mate? Of zijn er hele andere oplossingen mogelijk? Scenario's zijn een belangrijk middel om antwoorden op deze vragen te exploreren.

##### Projecten en activiteiten in 2007

In het najaar van 2006 zijn de resultaten van de studie Welvaart en Leefomgeving WLO gepubliceerd. In 2007 zal het gebruik daarvan in de beleidsontwikkeling nader vorm krijgen. Op de eerste plaats zullen daarom in dat jaar werkzaamheden worden uitgevoerd die nog samenhangen met de afronding van fase 1 van de studie. Op de tweede plaats komt het eventueel opstarten van de tweede fase van de WLO (beleidsanalyse) aan de orde. Hierover dient evenwel nog overleg plaats te vinden met het ministerie en met mogelijke partners voor een dergelijke studie.



Projecten	Type onderzoek tbv	Eindresultaat	Vraagsteller
B7 – Afronding fase 1 WLO, goederenvervoer	Kennisopbouw	Rapport	DGTL
B8 – Beleidsanalyses met de WLO-scenario's	Beleidsprocessen	Rapport	DGP/DGTL
B9 – Workshops scenario's	Kennisopbouw	Seminars	DAB

*B7 - Afronding fase 1 WLO, goederenvervoer*

Het uitwerken van technische achtergronddocumentatie WLO prognoses goederenvervoer (overgenomen van AVV); aanpassing containerprognoses WLO (i.s.m. CPB); nadere uitwerking WLO zeehavenprognose.

*B8 – Beleidsanalyses met de WLO-scenario's*

De uitvoering van beleidsanalyses met behulp van de WLO-scenario's ten behoeve van de voorbereiding van beleid om de in de WLO-studie gesignaleerde knelpunten op te lossen. Ze zijn het vervolg op de knelpuntenanalyse die in de eerste fase van de WLO-studie is uitgevoerd.

*B9 – Workshops scenario's*

De constatering van de opdrachtgever is dat scenario's en scenariogebruik onderbelichte middelen zijn in de huidige beleidsvoorbereiding van VenW. Wat zijn scenario's? Wat kun je er mee? Wat kun je er niet mee? Op deze vragen gaat het KiM antwoord geven door het geven van workshops aan projectleiders en programmaleiders van VenW.

### 5.2.3. Indicatoren

#### Beschrijving thema

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn begrippen waarvan de betekenis aan het veranderen is. Onbeperkte bereikbaarheid wordt in het huidige complexe en drukke mobiliteitssysteem niet altijd meer gegarandeerd. Daarom krijgen in de huidige beleidsontwikkeling, zoals verwoord in de Nota Mobiliteit, andere aspecten een steeds nadrukkelijker rol. Betrouwbaarheid van reistijden is er hier één van.

Om te voorkomen dat, om deze aspecten goed tot hun recht te laten komen, er veel meer indicatoren beschikbaar komen waardoor overzicht en inzicht onder druk komen te staan, worden indicatoren in twee richtingen ontwikkeld:

- Bereikbaarheid: zoals verkeer en vervoer door gebruikers wordt ervaren en gewaardeerd (reistijdbetrouwbaarheid maakt hier deel van uit), rekening houdend met verplaatsingen van deur tot deur.
- Mobiliteit: zoals verkeer en vervoer in termen van volumina en intensiteiten door de overheid en andere partijen wordt gedefinieerd om daarmee beleid en maatregelen te ontwikkelen.

Deze indicatoren moeten eenduidig zijn en geschikt voor gebruik in de ontwikkeling van beleid en beleidsmaatregelen. Ze zijn voor alle

onderzoeksonderwerpen in het programma "Bereikbaarheid en mobiliteit" van belang. De mobiliteitsbalans en scenario's zullen deze nieuwe indicatoren moeten incorporeren om ze te kunnen gebruiken bij het vaststellen van beleidsdoelen, en beleidsanalyses hebben de nieuwe indicatoren nodig om de effecten van het beleid te kunnen toetsen aan de beleidsdoelen.

#### Activiteiten in 2007

In 2007 wordt zowel een indicator voor bereikbaarheid als voor (het volume van) de mobiliteit ontwikkeld. Daarbij wordt een link gelegd met de door AVV te ontwikkelen indicator voor deur-tot-deur bereikbaarheid in de regio.

Projecten	Type onderzoek tbv	Eindresultaat	Vraagsteller
<i>Bereikbaarheid</i>			
B10 – Bereikbaarheidsindicator	Kennisopbouw	Indicator	DGP/DGTL
<i>Mobiliteit</i>			
B11 – Mobiliteitsindicator	Kennisopbouw	Indicator	DGP/DGTL
<b>Ondersteunende en begeleidende activiteiten</b>			<b>Vraagsteller</b>
<i>Bereikbaarheid</i>			
B12 – Indicatoren deur-tot-deur bereikbaarheid in de regio (trekker: AVV)			DGP

#### *B10 - Bereikbaarheidsindicator*

Het doel van dit project is het ontwikkelen van een indicator voor het daadwerkelijk meten van bereikbaarheid. Bereikbaarheid is één van de kernonderwerpen van de Nota Mobiliteit. Een goede helder te communiceren indicator voor bereikbaarheid is onontbeerlijk om iets te kunnen zeggen van verwachte en gerealiseerde beleidseffecten en ook om te kunnen bepalen of nieuw beleid gericht op betere bereikbaarheid nodig is.

#### *B11 - Mobiliteitsindicator*

Het volume van de mobiliteit vormt een belangrijke indicator voor het beleid. Enerzijds wordt zichtbaar hoeveel mobiliteit wordt gefaciliteerd en gerealiseerd. Anderzijds kan op basis van het volume worden ingeschat in hoeverre de mobiliteit tot maatschappelijke problemen leidt, zoals congestie, verkeersslachtoffers en milieuproblemen. Dit project betreft de ontwikkeling van een indicator voor het volume: de mobiliteitsindicator.

#### 5.2.4. Analyse capaciteit en bereikbaarheid

##### Beschrijving thema

Het managen van de bereikbaarheid kent vele invalshoeken, waarvan nog maar een deel op zijn mogelijkheden is verkend. De analyse daaraan vormt de kern van het programma Bereikbaarheid en Mobiliteit.

## Projecten en activiteiten in 2007

In 2007 zal het onderzoek zich toespitsen op:

- bereikbaarheid in het algemeen;
- weginfrastructuur;
- openbaar vervoer;
- capaciteit van de luchthaven Schiphol.

Over de weginfrastructuur gaat het overgrote deel van het landgebonden verkeer en vervoer. De toenemende automobilititeit heeft VenW ertoe gebracht te streven naar een vernieuwde beleidsvisie over de benutting van de weginfrastructuur. Daarnaast vereisen de voornemens van de Nota Mobiliteit voor het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet een periodieke herijking ervan.

Over de toekomstige ontwikkeling van de vraag naar vervoer per spoor bestaan momenteel uiteenlopende ideeën. Daarom zullen de verwachtingen de marktontwikkelingen bij het spoor nader worden onderzocht.

Ten slotte: Schiphol is een voorziening van groot economisch en strategisch belang voor Nederland. De verwachte toename van de mobiliteit in de lucht vereist een goede lange termijn visie op de ontwikkeling van Schiphol, terwijl voor het maatschappelijk draagvlak de overlast van Schiphol acceptabel moet blijven.

Projecten	Type onderzoek tbv	Eindresultaat	Vraagsteller
<i>Infrastructuur: de weg</i>			
B15 – Beter benutten weginfrastructuur	Beleidsprocessen	Rapport	DGP
B16 – Herijking knelpuntenanalyse HWN uit de NoMo	Beleidsprocessen	Notities en presentatie	DGP
<i>Het openbaar vervoer</i>			
B17 – Landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor	Beleidsprocessen	Rapport	DGP
<i>Focus op Schiphol</i>			
B19 – Verkenning lange termijn ontwikkeling Schiphol	Beleidsprocessen	Notities/rapporten	DGTL
<b>Ondersteuning en begeleiding</b>			<b>Vraagsteller</b>
<i>Capaciteit en bereikbaarheid: algemeen</i>			
B13 – Achterlandverbindingen mainports			DGTL
B14 – Evaluatie mobiliteitsmanagement (trekker: AVV)			DGP
B20 – Surface transport networks, improving their reliability and levels of service (trekker: AVV)			
<i>Het openbaar vervoer</i>			
B18 – Bijdrage OV aan stedelijke bereikbaarheid (trekker: AVV)			DGP

### *B15 - Beter benutten weginfrastructuur*

Door VenW wordt gewerkt aan een nieuwe beleidsvisie op benutting van weginfrastructuur. Hiertoe worden scenario's opgesteld voor mogelijke ontwikkelingen in de benutting van weginfrastructuur. Tevens wordt gekeken naar de kosteneffectiviteit van benuttings-

---

maatregelen, ook ten opzichte van andere maatregelen die de bereikbaarheid verbeteren. Het KiM zal een kwaliteitstoets uitvoeren op de op te stellen scenario's en op de analyses van de kosteneffectiviteit van benuttingsmaatregelen.

*B16 - Herijking knelpuntenanalyse HWN uit de Nota Mobiliteit*

Voor de Nota Mobiliteit is in 2005 een knelpuntenanalyse hoofdwegennet gemaakt. Het bouw pakket dat daaruit kwam bestaat uit capaciteitsuitbreidingen op de zwaarste knelpunten, met een totale investering van €14,5 miljard in aanvulling op het MIT t/m 2010. Er is in de Uitvoeringsagenda afgesproken deze analyse regelmatig te herijken. DGP voert deze studie in 2007 uit. De berekeningen worden door AVV gedaan. KiM heeft een toetsende rol, wat in de vorm van KiM-notities aan DGP voorgelegd zal worden.

*B17 - Landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor*

Op dit moment lopen de inzichten omtrent de verwachte ontwikkeling van de vraag naar spoorvervoer nogal uiteen. De planbureaus geven conservatieve schattingen aan, NS als grootste personenvervoerder komt tot veel hogere prognoses. De NoMo zit daar ergens tussenin. Doel van het onderzoek is de verschillende inzichten voor zowel personen- en goederenvervoer op een rijtje te zetten en verklaringen voor verschillen aan te geven. Aandachtspunten zijn specifieke ontwikkelingen op een viertal corridors en de relatie met integrale, regionale plannen en inzichten. AVV zal bij dit project worden betrokken in verband met LMS-berekeningen.

*B19 - Verkenning lange termijn ontwikkeling Schiphol*

DGTL voert een verkenning uit gericht op de consolidatie en versterking van de positie van de mainport Schiphol op de lange termijn, inclusief potentiële fysieke uitbreidingen. Op verzoek van DGTL toetst het KiM de kwaliteit van de probleemanalyse. Mogelijk wordt het KiM gevraagd (deel)onderzoeken uit te voeren, bijvoorbeeld met betrekking tot mobiliteitsvraagstukken, marktordeningsvraagstukken, aanstuuringsvraagstukken, de economische betekenis van de luchtvaart / Schiphol en maatschappelijke kosten-batenanalyses. Indien het KiM onderzoeken niet zelf uitvoert, wordt het KiM op onderdelen gevraagd een toetsende rol te vervullen.

## **5.2.5. Verkeer- en vervoermodellen**

### **Beschrijving thema**

De veranderende visie op bereikbaarheid en mobiliteit en de nieuwe rollen van centrale en decentrale overheden en van andere partijen, vereisen een kritische evaluatie van de rol van het analyse-instrumentarium hierbij. Verkeer- en vervoermodellen zijn hiervan een belangrijk en onvermijdelijk onderdeel.

De uitvoering van de activiteiten aan verkeer- en vervoermodellen zal plaatsvinden in overeenstemming met de afspraken over de rolverdeling tussen AVV en KiM hierover. Zo blijven strategische modellen als het LMS en SMILE+ eigendom van AVV, die ook

---

verantwoordelijk is voor de ontwikkelingen en aanpassingen hierin. Het KiM heeft de rol van toepasser van deze modellen, en denkt in die rol graag mee over mogelijke verbeterpunten.

### Projecten en activiteiten in 2007

Signalen van DGP, DGTL en AVV hebben geleid tot de definitie van een project dat in de hiervoor genoemde evaluatie voorziet.

Projecten	Type onderzoek tbv	Eindresultaat	Vraagsteller
B21 – Verkeer- en vervoermodellen	Kennisopbouw	Notities, Rapport, Expertgroep, Model	DGP/DGTL
<b>Ondersteunende en begeleidende activiteiten</b>			<b>Vraagsteller</b>
B22 – Mobiliteitsmanagement in V&V-modellen (trekker: AVV)			DGP

#### *B21 - Verkeer en vervoermodellen*

Eind 2006 is gestart met een inventarisatie van wensen en vragen bij de beleidsdirecties in relatie tot de strategische verkeer- en vervoermodellen (LMS, SMILE+, RGM, et cetera). Er is een aanpak in deelprojecten voorzien met een korte termijn aanpak (medio 2007) en een lange termijn aanpak (eind 2007).

Voor de korte termijn is het belangrijkste product een receptuur voor het gebruik van strategische modellen. Hierin wordt zowel een overzicht van de modellen als een toepassingsbereik per model gemaakt op basis van modelkenmerken. Het gaat hierbij om modellen voor personen- en goederenvervoer voor lange termijn analyses. Hieruit volgen tevens de witte vlekken op modelgebied, welke aanleiding kunnen vormen voor verdere modelontwikkeling bij AVV. KiM heeft hierbij een toetsende rol.

Eind 2007 is voorzien om een eenvoudig model te hebben ontwikkeld op basis van oude LMS berekeningen. Dit model moet het mogelijk maken om in een vroeg stadium van het beleidsproces de beleidsdirecties te ondersteunen. De expertgroep, die op korte termijn wordt samengesteld, levert hiervoor input. Uitgebreide berekeningen blijven in een later stadium van de beleidsontwikkeling altijd noodzakelijk om gedegen analyses van de effecten voor mobiliteit, bereikbaarheid, economie, milieu en veiligheid te bepalen.

### 5.3 Leefomgeving en ruimte

Binnen het programma 'Leefomgeving en ruimte' worden studies uitgevoerd naar de samenhang tussen mobiliteit en leefomgevingsaspecten en de wijze waarop mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen interfereren.

#### Projecten en activiteiten in 2007

In de verschillende scenarioanalyses voor de mobiliteit op de middellange en lange termijn wordt niet of nauwelijks rekening

gehouden met de effecten van mogelijke veranderingen in het klimaat. Ook de WLO-studie gaat hierop slechts in beperkte mate in. Omdat de gevolgen van klimaatverandering aanzienlijk zouden kunnen zijn, ook voor de mobiliteit, worden deze in 2007 nader geanalyseerd. In eerste instantie ligt de focus op de effecten op de doelstellingen van de Nota Mobiliteit en op mainports en vervoermodaliteiten. Er kan evenwel overwogen worden om deze focus te verbreden naar het functioneren van het mobiliteitssysteem als geheel, en op de rol daarbij van relevante actoren, ook andere dan de overheid.

Naast onderzoek naar de effecten van klimaatveranderingen voert het KiM in 2007 het project 'Safeplan en Safestat' uit, inventariseert het KiM de maatschappelijke kosten van verkeer en vervoer en voert het KiM een project rond de verdere groei van Schiphol uit. Tevens heeft het KiM een ondersteunende rol bij de Monitor Nota Ruimte.

Projecten	Type onderzoek tbv	Eindresultaat	Vraagsteller
L1 – Safeplan en Safestat	Beleidsprocessen	Rapport	IVW
L2 – Selectieve groei Schiphol zonder toename overlast	Beleidsprocessen	Rapport	
L3 – Maatschappelijke kosten verkeer en vervoer	Kennisopbouw	Rapport, Indicator	
L4 – Impact klimaatverandering op realisatie van doelstellingen van de Nota Mobiliteit	Beleidsprocessen	Rapport, slotbijeenkomst	DGP
L5 – Gevolgen klimaatverandering voor mainports en vervoermodaliteiten	Beleidsprocessen	Rapport, slotbijeenkomst	DGTL
<b>Ondersteunende en begeleidende activiteiten</b>			<b>Vraagsteller</b>
L6 – Monitor Nota Ruimte			

#### *L1 Safeplan en Safestat*

In het kader van het project 'Safeplan en Safestat' worden instrumenten ontwikkeld voor de ex-ante en ex-post evaluatie van het inspectiebeleid. Deze op empirie gebaseerde instrumenten zijn bedoeld voor inspecties gericht op veiligheid voor personen (bus en taxi) en goederenvervoer over de weg. Hiermee kunnen inspecties effectiever en efficiënter worden uitgevoerd. De instrumenten kunnen eventueel uitgebouwd worden naar andere inspecties en delen van de IVW (modaliteiten en doelen).

#### *L2 - Selectieve groei Schiphol zonder toename overlast*

Welke instrumenten staan ter beschikking en welke scenario's zijn mogelijk voor een groei van Schiphol, waarbij publieke belangen als netwerkqualiteit, landzijdige ontsluiting, emissies van geluid en luchtverontreinigende stoffen en (externe) veiligheid blijvend geborgd worden?

#### *L3 – Maatschappelijke kosten verkeer en vervoer*

Het doel van het project is om de maatschappelijke kosten van verkeer en vervoer te schatten voor 1990, 2000 en 2006. Het gaat om kosten die worden veroorzaakt door verkeer maar die niet door de verkeersdeelnemer zelf worden betaald (kosten voor derden). De

---

beleidscontext is dat alle soorten van maatschappelijke kosten van verkeer (congestie, milieu, veiligheid, aanleg en onderhoud van infrastructuur) in dezelfde eenheid worden uitgedrukt, waardoor ze beter met elkaar kunnen worden vergeleken. Wat zijn belangrijke posten qua omvang? Hoe ontwikkelen de verschillende posten zich in de tijd? Bij wie slaan de kosten neer? Wat is de invloed van beleid op de afname van bepaalde kostenposten geweest? Bovendien kunnen de maatschappelijke kosten vergeleken worden met het niveau van heffingen. Beleidsmatig is het belangrijk te weten in hoeverre de opbrengst van heffingen de maatschappelijke kosten dekt. Het is een intern ontwikkelproject dat resulteert in een rapport met een verantwoording van methoden en data en in 2008 in een indicator (of indicatoren) voor de Mobiliteitsbalans.

#### *L4 - Impact klimaatverandering op realisatie doelstellingen Nota Mobiliteit*

Omdat in de Nota Mobiliteit geen rekening gehouden wordt met een klimaatverandering, worden in dit onderzoek de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering voor de effectiviteit van de beleidsmaatregelen volgens de Nota Mobiliteit op een rij gezet. Het gaat er in eerste instantie om uitspraken te doen over de robuustheid van het beleid volgens de Nota Mobiliteit voor de klimaatverandering.

#### *L5 - Gevolgen klimaatverandering voor mainports en vervoermodaliteiten*

In dit project wordt in aansluiting op het voorgaande project ingezoomd op de mogelijke effecten van klimaatverandering op de mainports en het goederenvervoer (diverse modaliteiten). Dit moet leiden tot inzicht in en overzicht van de mogelijkheden om hierop accuraat in te kunnen spelen met beleidsmaatregelen.

## **5.4 Economie en welvaart**

Binnen het programma 'Economie en welvaart' vallen projecten en activiteiten van het KiM die betrekking hebben op de relatie tussen infrastructuur, bereikbaarheid en mobiliteit enerzijds en 'economie en welvaart' anderzijds.

Het begrip mobiliteit omvat zowel personenmobiliteit als goederenvervoer. Onder 'economie' verstaan we hier de economische ontwikkeling van regio's, sectoren en Nederland als geheel, in termen van toegevoegde waarde (BNP). Het bredere begrip 'welvaart' wordt wel gedefinieerd als de mate waarin de behoeften met de beschikbare middelen kunnen worden bevredigd. Niet alleen economische ontwikkelingen bepalen de welvaart. Ook bijvoorbeeld congestie, veiligheid, de kwaliteit van het milieu en de aanwezigheid van natuur zijn van invloed op de welvaart.

De centrale vraag binnen dit programma is hoe infrastructuur, bereikbaarheid en mobiliteit maximaal kunnen bijdragen aan de vergroting van de welvaart. Maatschappelijke kosten-batenanalyses (OEI) zijn hierbij een belangrijk instrument.

In lijn met het hiervoor beschreven onderscheid, worden binnen dit programma de volgende thema's onderscheiden:

- economische ontwikkeling;
- welvaartseffecten.

#### 5.4.1. Economische ontwikkeling

##### Beschrijving thema

Kennis over de relaties tussen infrastructuur, bereikbaarheid en mobiliteit enerzijds en de economische ontwikkeling van regio's, sectoren en Nederland als geheel anderzijds is voor VenW van groot belang. Die kennis is nodig voor het beantwoorden van de vraag hoe VenW de economische ontwikkeling kan stimuleren met het beleidsinstrumentarium dat VenW ter beschikking staat. Meer infrastructuur en een grotere bereikbaarheid stimuleren economische ontwikkeling immers niet altijd en overal in dezelfde mate. Sommige sectoren van de economie zijn gevoeliger voor de kosten van transport dan andere. Verder is 'bereikbaarheid' lang niet de enige relevante vestigingsplaatsfactor en bovendien is het aantrekken van bedrijven uit het buitenland vanwege verdringingseffecten niet altijd zo gunstig voor de economische ontwikkeling als wordt verondersteld. Verder zijn in sommige regio's de bereikbaarheidsproblemen groter dan in andere. Het KiM wil de kennis op dit terrein vergroten.

##### Projecten en activiteiten in 2007

De voor 2007 voorziene projecten zijn gericht op de indirecte economische effecten van het goederenvervoer, de mogelijke synergetische werking van de mainports Rotterdam en Schiphol en het economische belang van het recreatieverkeer. Verder zit het KiM in de klankbordgroep van een door AVV getrokken project waarin modellen voor het bepalen van indirecte economische effecten vergeleken worden en in de klankbordgroep van het project 'concurrentiebepalende factoren zeehavens', dat door AVV wordt uitbesteed. Tevens wordt het KiM betrokken bij een onderzoek naar de maatschappelijke en economische betekenis van het wegvervoer en de clusters daaromheen.

Projecten	Type onderzoek tbc	Eindresultaat	Vraagsteller
E1 – Indirecte economische effecten goederenvervoer	Kennisopbouw	Rapport	DGTL
E2 – Synergie mainports	Beleidsprocessen	Rapport	DGTL
E3 – Verdiepingsonderzoek SCP-rapport recreatieverkeer vanuit economische invalshoek	Kennisopbouw	Rapport	DGP
	<b>Ondersteunende en begeleidende activiteiten</b>		<b>Vraagsteller</b>
	E4 – Vergelijking modellen indirecte effecten		DGP, DGTL
	E5 – Concurrentiebepalende factoren zeehavens (trekker: AVV)		RWS
	E6 – Maatschappelijke en economische betekenis van het wegvervoer en de clusters daaromheen		DGTL



---

#### *E1 - Indirecte economische effecten goederenvervoer*

Uitbreidingen en verbeteringen van de infrastructuur zijn van invloed op de transportkosten. De hieruit voortkomende baten voor bedrijven die van die infrastructuur gebruik maken kunnen worden doorgegeven aan andere bedrijven en sectoren. Dit zijn de zogenaamde 'indirecte economische effecten', ook wel aangeduid als 'uitstralingseffecten' of 'strategische effecten'. Over deze indirecte effecten bestaat nog steeds veel onduidelijkheid en discussie. Hoofddoel van het project is om de economische theoretische omschrijvingen die gebruikt worden in de OEI aanvulling indirecte effecten ook voor niet-economen in begrijpelijke taal uit te leggen en toe te lichten met voorbeelden uit de praktijk. Deze uitleg zal worden ingestoken vanuit de belevingswereld van bestuurders en het bedrijfsleven (concurrentievermogen, vestigingsplaatsaantrekkelijkheid, strategische effecten etc.). Daarnaast zullen mogelijk een aantal onderzoeksonderwerpen uit de OEI aanvulling indirecte effecten worden opgepakt. Dit betreft onder andere de zogenaamde agglomeratie-effecten.

#### *E2 - Synergie mainports*

In veel (beleids)documenten wordt gesproken over de strategische waarde van de mainports voor de Nederlandse economie. Om de waarde daarvan te benadrukken wordt soms ook gesteld dat beide mainports een synergetisch effect hebben. De theoretische en empirische onderbouwing daarvan ontbreekt echter. Doel van dit project is inzicht te krijgen of en zo ja in welke mate de beide mainports een synergetische werking hebben voor het vestigingsklimaat en de economische ontwikkeling.

#### *E3 - Verdiepingsonderzoek SCP-rapport over recreatieverkeer vanuit economische invalshoek*

In dit project gaat het ten eerste om de vraag wat het belang is van de vrije tijdssector en het vrije tijdsverkeer voor de nationale en regionale economie, zowel in absolute zin als relatief ten opzichte van het woon-werkverkeer, het zakelijk verkeer en het goederenverkeer. Ten tweede gaat het in dit project om de effecten van beleidsmaatregelen op het vrije tijdsverkeer in relatie tot ander verkeer. Scenario's zullen worden uitgewerkt om meer zicht te krijgen op de effecten van wijzigingen in het vrije tijdsverkeer op ander verkeer en vice versa.

#### **5.4.2. Welvaartseffecten**

In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden de welvaartseffecten (kosten en baten) van beleidsmaatregelen geanalyseerd en op een rij gezet. Zoveel mogelijk worden de kosten en baten ten opzichte van het nulalternatief daarbij onder één noemer gebracht door ze in geld uit te drukken. Indien dit niet mogelijk worden de effecten in hun eigen, fysieke eenheden gepresenteerd. Voor infrastructuurprojecten is de zogenaamde leidraad OEI ontwikkeld. Toepassing van deze leidraad leidt tot een overzicht van de kosten en baten van (diverse varianten van) een infrastructuurproject: een Overzicht Effecten Infrastructuur.

Diverse projecten en activiteiten van het KiM hebben betrekking op MKBA. Deze worden vaak in samenwerking of overleg met het CPB uitgevoerd. We maken een onderscheid tussen:

- a. methodologische aspecten van MKBA (verdere uitwerking leidraad OEI);
- b. de betekenis en rol van MKBA's;
- c. het opstellen en toetsen van MKBA's bij concrete projecten; Het KiM richt zich hierbij op de grote projecten van nationaal belang, terwijl AVV zich richt op de reguliere verkenningen en planstudies (kleinere projecten);
- d. verkenning opzet ex post evaluaties

Projecten	Type onderzoek tbv	Eindresultaat	Vraagsteller
<i>a) Methodologische aspecten van MKBA (verdere uitwerking leidraad OEI)</i>			
E7 – Economische waardering betrouwbaarheid reistijden voor diverse modaliteiten	Kennisopbouw	Rapport	DGP, DGTL
E8 – Effecten van investeringen in het OV	Kennisopbouw	Rapport	DGP
E9 – Toerekening grenseffecten	Kennisopbouw	Rapport	FMC
E10 – OEI bij projecten voor integrale gebiedsontwikkeling	Kennisopbouw	Rapport	FMC
E11 – OEI bij beheer en onderhoud	Beleidsprocessen	Rapport	FMC
<i>b) De betekenis en rol van MKBA's</i>			
E12 – Communicatie OEI	Kennisopbouw	Rapport, powerpoint presentatie	FMC
E13 – Visieontwikkeling versus MKBA	Kennisopbouw	Essay, presentatie, debat	DGP, DGTL
<i>c) Het opstellen en toetsen van MKBA's bij concrete projecten</i>			
E14 – Toets MKBA IJzeren Rijn Toetsing bij diverse projecten	Beleidsprocessen	Rapport Rapporten, notities	DGTL DGP, DGTL
<i>d) Verkenning opzet ex post evaluaties</i>			
E15 – Methodologie ex post evaluaties	Kennisopbouw	Rapport	FMC
<b>Ondersteunende en begeleidende activiteiten</b>			<b>Vraagsteller</b>
E16 – MKBA's basisnet vervoer gevaarlijke stoffen			DGTL
E17 – OEI bij MIT-planstudies (trekker: AVV)			DGP

#### **ad a. methodologische aspecten van MKBA (verdere uitwerking leidraad OEI)**

##### **Beschrijving (sub)thema**

In de aanvullingen op de leidraad OEI worden diverse methodologische aspecten rond de opzet van een MKBA en de waardering van de diverse effecten behandeld. Een aantal aspecten verdienen nog verdere uitwerking.

---

### **Projecten en activiteiten in 2007**

Het KiM werkt in 2007 verder aan de waardering van betrouwbaarheid van reistijden en zal projecten uitvoeren rond de effecten van investeringen in het OV, de toerekening van zogenaamde grenseffecten, de specifieke aspecten van projecten gericht op integrale gebiedsontwikkeling en de toepassing van OEI bij beheer en onderhoud.

#### *E7 - Economische waardering betrouwbaarheid reistijden voor diverse modaliteiten*

Twee belangrijke batenposten van infrastructuurprojecten voor de maatschappij zijn reistijdwinsten en betrouwbaarheidswinsten. Over de betekenis van reistijdwinsten is al veel kennis beschikbaar. Dit geldt echter nog niet voor betrouwbaarheidswinsten en dan in het bijzonder hoe deze in geld te waarderen zijn. Dergelijke kennis is onontbeerlijk voor het bepalen van maatschappelijke baten van infrastructuurprojecten en het afwegen van investeringsbeslissingen. Het doel van dit project is het vernieuwen van de huidige kengetallen voor reistijdwaardering en het vaststellen van kengetallen voor de waardering van reistijdbetrouwbaarheid.

#### *E8 - Effecten van investeringen in het OV*

Van belang in discussies over de rol van het OV, de marktordening in het OV en de omvang van de OV-subsidies is wie er nu eigenlijk van (de verschillende vormen van) OV gebruik maken. Het eerste doel van dit project is dan ook inzichtelijk te maken welke doelgroepen gebruik maken van het OV. Verder wordt in deze discussies vaak verondersteld dat er nog maatschappelijke baten van het OV zijn die niet in kosten-batenanalyses worden meegenomen. Een voorbeeld is de zogenaamde 'option value' van het OV. Tweede doel van dit project is om samen met het CPB te onderzoeken of en in welke mate er sprake is van 'extra' maatschappelijke baten. Het project zal in samenwerking met AVV worden uitgevoerd. De exacte taakverdeling moet nog afgestemd worden.

#### *E9 - Toerekening grenseffecten*

In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden in principe de kosten en baten van voorgenomen beleid voor Nederland bepaald. Voor projecten met kosten en baten die zowel in Nederland als daarbuiten neerslaan, gebeurt dit door eerst per kosten- of batenpost de totale effecten (voor Nederland en het buitenland tezamen) te bepalen en vervolgens een deel van die effecten toe te rekenen aan Nederland. Dit toerekenen gebeurt vaak met grove vuistregels. Die grove vuistregels staan vaak niet in verhouding tot de gedetailleerdheid waarmee wordt getracht de totale effecten te bepalen. In dit project worden voor verschillende typen projecten en voor verschillende kosten- en batenposten die vuistregels geanalyseerd, getoetst en waar nodig verder uitgewerkt en gedetailleerd.

#### *E10 - OEI bij projecten voor integrale gebiedsontwikkeling*

De leidraad OEI is gericht op infrastructuurprojecten. Bij projecten gericht op integrale gebiedsontwikkeling gaat het niet om een bepaald

---

infrastructuurproject, maar om een verzameling van projecten en maatregelen. Hierbij spelen lastig in geld uit te drukken effecten (zoals ruimtelijk kwaliteit) een belangrijke rol. De RPC en de ICRE vragen daarom via het kernteam OEI aan de gezamenlijke planbureaus om te bezien welke baten van projecten gericht op integrale gebiedsontwikkeling niet of onvoldoende in de leidraad OEI worden meegenomen, hoe deze moeten worden geoperationaliseerd en gemonetariseerd en of het opstellen van een aparte leidraad voor MKBA's voor integrale gebiedsontwikkeling noodzakelijk is. Het KiM zal hierbij een nog nader te bepalen rol vervullen.

#### *E11 – OEI bij beheer en onderhoud*

Mede naar aanleiding van IBO Beleid en Onderhoud zal de OEI-methodiek in dit project worden uitgewerkt voor beheer en onderhoud. Hiervoor zal in kaart worden gebracht welke effecten van beheer en onderhoud van belang zijn in een OEI, hoe deze effecten gekwantificeerd en gemonetariseerd kunnen worden en welke kentallen daarvoor gebruikt kunnen worden. Ook zal aandacht worden besteed aan het definiëren van alternatieven bij beheer en onderhoud, inclusief het nulalternatief.

#### **ad b. de betekenis en rol van MKBA's**

##### **Beschrijving (sub)thema**

Maatschappelijke kosten-batenanalyses (opgesteld conform de leidraad OEI) worden nog vaak gezien als een black box. Veel onduidelijkheid bestaat er over vragen als: welke effecten worden meegenomen in een MKBA, waarom vind je sommige effecten die in de praktijk waarneembaar zijn niet direct terug in de MKBA, hoe verhouden de resultaten van een MKBA zich tot de mate waarin overheidsdoelen worden bereikt, etc.? Daarnaast is een regelmatig gehoord geluid dat met MKBA's projecten 'kapot gerekend' worden, terwijl die projecten onderdeel vormen van visies op de toekomstige ontwikkeling van ons land.

##### **Projecten en activiteiten in 2007**

Het KiM wil in 2007 de communicatie over de inhoud van MKBA's en de leidraad OEI verbeteren en tevens een poging wagen de werelden van MKBA's en visie-ontwikkeling dichterbij elkaar te brengen. Tevens zal het KiM betrokken zijn bij de verdere opzet en ontwikkeling van een 'OEI bij MIT-planstudies', getrokken door AVV.

#### *E12 - Communicatie OEI*

Doel van dit project is een voor beleidsmedewerkers, kamerleden en medewerkers van maatschappelijke organisaties toegankelijk rapport op te stellen waarin de kern van de leidraad OEI (inclusief de aanbevelingen) in begrijpelijke taal uiteen wordt gezet, geïllustreerd met voorbeelden uit recent uitgevoerde MKBA's. Tevens zal op basis van dit rapport een powerpoint presentatie worden ontwikkeld.

---

### *E13 - Visieontwikkeling versus MKBA*

De ontwikkelaars van visies op de toekomst en de opstellers van kosten-baten-studies staan vaak lijnrecht tegenover elkaar. De visionairen beschuldigen de opstellers van KBA's- ervan geen oog te hebben voor strategische voordelen van projecten die niet direct in welvaartseffecten zijn uit te drukken. Omgekeerd laat menig KBA-onderzoek zien dat visies vaak op zeer abstracte beelden zijn gebaseerd, omgeven door grote onzekerheden over toekomstige kosten en baten. Doel van dit project is om beide 'denkwerelden' dichter tot elkaar te brengen door in beeld te brengen hoe beide zienswijzen elkaar kunnen versterken.

### **ad c. het opstellen en toetsen van MKBA's bij concrete projecten**

#### **Beschrijving (sub)thema**

Het KiM houdt zich niet alleen bezig met de methodologie en communicatie rond MKBA's en de leidraad OEI, maar kan ook worden ingeschakeld voor het uitvoeren en toetsen van MKBA's bij concrete (grote) projecten of het adviseren over rol, inhoud en toepassing van MKBA's. Ook het CPB voert kosten-batenanalyses uit voor (grote) projecten of toetst de resultaten van door andere partijen uitgevoerde projecten. Als het gaat om toetsing zal het KiM in het algemeen gedurende de beleidsontwikkeling betrokken zijn bij MKBA's, terwijl het CPB vaak pas aan het eind van het beleidsproces een toets uitvoert.

#### **Projecten en activiteiten in 2007**

In 2007 zal het KiM de MKBA van de IJzeren Rijn toetsen (E14). Verder zal is het KiM in elk geval betrokken bij de begeleiding van de MKBA voor het zogenaamde basisnet gevaarlijke stoffen. Daarnaast zal het KiM een nog nader te bepalen rol spelen bij de MKBA's die onderdeel uitmaken van de projecten verkenning lange-termijnontwikkeling Schiphol (B19), landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor (B17) en herijking knelpuntenanalyse hoofdwegennet (B16). Zie voor een uitgebreidere beschrijving van deze drie projecten het programma 'bereikbaarheid en mobiliteit'.

### **ad d. Verkenning opzet ex post evaluaties**

#### **Beschrijving (sub)thema**

De leidraad OEI is gericht op het uitvoeren van ex ante evaluaties van infrastructuurprojecten. Ex post evaluaties van de kosten en baten van infrastructuurprojecten worden in Nederland nauwelijks uitgevoerd. De informatie uit ex post evaluaties kan echter zeer bruikbaar zijn om de inschattingen van de kosten en baten van voorgenomen projecten (ex ante) te verbeteren.

#### **Projecten en activiteiten in 2007**

In 2007 zal het KiM een aantal aspecten rond ex post evaluaties nader verkennen.

---

### *E15 - Methodologie ex post evaluaties*

Dit project is gericht op het verder verkennen van de wenselijkheid van ex post evaluaties, het verkennen van de methodologische aspecten (mogelijkheden en onmogelijkheden) van ex post evaluaties en het verkennen van de manier waarop ex post evaluaties georganiseerd zouden kunnen worden.

## **5.5 Marktordening**

De marktordening in verschillende sectoren is in beweging en internationaliseert. Dit geldt ook voor de verkeer- en vervoermarkt. Private partijen spelen in de verschillende deelmarkten van de mobiliteitsmarkt een steeds belangrijker rol, bijvoorbeeld als het gaat om het ontwerp, de aanleg, het onderhoud en de financieren van infrastructuur. Een centrale vraag hierbij is hoe de overheid haar verantwoordelijkheid voor de publieke belangen op een effectieve en doelmatige manier kan waarborgen. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn welke publieke belangen er bestaan in de verschillende deelmarkten, hoe rollen en taakverdeling kunnen worden ingevuld, wat de effecten daarvan zijn op het mobiliteitssysteem, hoe bij een bepaalde marktordening het toezicht moet worden ingericht en hoe moet worden omgegaan met het eigendom van bedrijven die in overheidshanden zijn.

### **Projecten en activiteiten in 2007**

Het KiM voert in 2007 analyses uit gericht op de publieke belangen en marktordening in de volgende (deel)markten: wegbeheer, de luchtvaart en buisleidingen. Daarnaast zal het KiM worden betrokken bij het DGP-project 'Alternatieve beheersvormen spoorsector.'

<b>Projecten</b>	<b>Type onderzoek tbv</b>	<b>Eindresultaat</b>	<b>Vraagsteller</b>
M1/M2 – Anders organiseren wegbeheer	Beleidsprocessen	Rapport	DGP, RWS
M4 – Marktordening en sturing in de luchtvaart	Beleidsprocessen	Rapport	
M5 – Publieke belangen en marktordening bij buisleidingen	Beleidsprocessen	Rapport	DGTL
	<b>Ondersteunende en begeleidende activiteiten</b>		<b>Vraagsteller</b>
	M3 – Alternatieve beheersvormen spoorsector		DGP

### *M1/M2 - Anders organiseren wegbeheer*

De centrale rol van de overheid bij de aanleg, beheer en exploitatie van de weginfrastructuur staat in toenemende mate ter discussie. Door sommigen, waaronder de commissie Nouwen, wordt gepleit voor een andere verdeling van taken over overheid en markt. Om in deze discussie een gefundeerd standpunt in te kunnen nemen, is kennis nodig van aard en omvang van de publieke belangen in het wegbeheer en hoe die geborgd kunnen worden. In het project "Publieke belangen wegbeheer" (M1) wordt bekeken hoe in de praktijk publieke belangen in het wegbeheer worden gedefinieerd, geoperationaliseerd en geborgd

---

en hoe zich dat verhoudt tot de meer normatieve opvattingen vanuit de economische en bestuurskundige invalshoek.

De mogelijkheid bestaat dat DGP en RWS het KiM ook zullen vragen als uitvoerder voor het project "Uitwerken van scenario's voor een andere organisatie van het wegbeheer" (M2).

#### *M4 - Marktordening en sturing in de luchtvaart*

Centraal in dit project staat de vraag welke gevolgen verschillende vormen van marktordening in de luchtvaart hebben voor de sturingsmogelijkheden van de overheid. Daarbij worden verschillende ordeningsmodellen vergeleken: Schiphol als staatsbedrijf, als gereguleerde (semi)monopolist, als concurrent van regionale luchthavens, als maatschappelijke onderneming etc. Deze ordeningsmodellen worden gecombineerd met verschillende scenario's ten aanzien van de omgeving (volume-groei, Europese kerosinebelasting, stillere vliegtuigen) en de ontwikkelingen in de luchtvaart (KLAF strategieën, ontwikkeling low-cost-carriers, hub-spoke vs. point-to-point). Vervolgens wordt nagegaan welke ordeningsmodellen goed passen bij de omgevingsscenario's en worden plausibele combinaties van omgeving en ordening gevormd. Voor elk van deze combinaties wordt in kaart gebracht welke sturingsmogelijkheden (beleidsinstrumenten) de overheid heeft en hoe effectief en efficiënt deze sturingsvormen zijn. Voorbeelden van sturingsvormen zijn ruimtelijke ordening, directe regulering, regulerende heffingen, compensatie van benadeelden, convenanten etc. De resultaten kunnen worden gebruikt om beleidsstrategieën (combinaties van ordening en instrumentering) te formuleren die robuust zijn voor veranderingen in de omgeving en in de luchtvaartsector.

#### *M5 - Publieke belangen en marktordening bij buisleidingen*

In dit project wordt onderzocht welke publieke belangen een rol spelen bij buisleidingen, hoe de markt is georganiseerd en welke organisatie wenselijk zou zijn geredeneerd vanuit publieke belangen. Achtergrond van dit onderzoek is dat het kabinet in de Nota Mobiliteit heeft gesteld dat buisleidingvervoer een belangrijke bijdrage levert aan de economische ontwikkeling van ons land. De ambitie is om aan de groeiende vraag naar buisleidingtransport te kunnen blijven voldoen. Het kabinet wil daarom een strategische visie opstellen op buisleidingen als transportmodaliteit. Dit onderzoek en het lopende onderzoek van Policy Research Corporation dragen daarvoor bouwstenen aan.

## **5.6 Overheidsorganisatie**

Overheden op verschillende niveaus zijn betrokken bij het mobiliteitssysteem, door beleid te ontwikkelen en door dit beleid te implementeren. Omdat er zoveel overheden bij betrokken zijn, leidt dit soms tot inefficiënte organisatiestructuren. Dat biedt evenwel ook kansen. Verschillende overheden kunnen ieder een specifieke rol vervullen in de ontwikkeling van beleid en beleidsmaatregelen voor het mobiliteitssysteem. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is zich

---

hiervan bewust, en wil zelf actief participeren in de discussies over aanpassingen in de bestuurlijke besluitvorming bij verschillende overheidslagen.

Ook wil het ministerie zijn taken en rollen evalueren en zo nodig herzien. Verder is het ministerie ook verantwoordelijk voor verschillende vormen van toezicht. Het ministerie wil daarom de effectiviteit van het toezicht nader beschouwen en verbeteren.

### 5.6.1. Overheidslagen en samenwerking

#### Beschrijving thema

Verkeer en Waterstaat wordt de komende jaren geconfronteerd met veranderingen in de overheidsorganisatie. De schaal waarop bestuurlijke besluitvorming plaatsvindt staat ter discussie. Gezien het feit dat centrale en decentrale overheden alle een specifieke rol in de beleidsontwikkeling voor verkeer en vervoer en de uitwerking daarvan spelen, zal deze discussie ook voor verkeer en vervoer van groot belang zijn.

In Europees verband vindt steeds vaker uitwisseling plaats van ervaringen met en opvattingen over de ontwikkeling van transport beleid en het strategisch onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt. De rol van de Europese Commissie in deze wordt de komende jaren belangrijker omdat internationale afstemming als één van de middelen wordt gezien om met de mobiliteitsproblematiek van de toekomst om te gaan. Denk hierbij onder meer aan uitwisseling van voornemens ten aanzien van bekostiging en gedragsbeïnvloeding (tol, beprijzing).

#### Projecten en activiteiten in 2007

De bestuurlijke reorganisatie van de Randstad (rapport cie Kok) is één van de beleidsprioriteiten die momenteel voor het volgende kabinet worden uitgewerkt. Een van de projecten binnen dit thema is daar dan ook op gericht. Verder neemt het KiM namens VenW deel aan het programma ERANET Transport en voert het KiM een vergelijking uit van de beleidsuitgangspunten van de Nota Mobiliteit en die in andere Europese landen.

Projecten	Type onderzoek tbv	Eindresultaat	Vraagsteller
<i>Nationaal</i>			
O1 – Effecten bestuurlijke reorganisatie Randstad	Kennisopbouw	Rapport	
<i>Internationaal</i>			
O2 – ERANET Transport	Kennisopbouw	Strategic Research Agenda, Road Map, Presentaties	DIZ
O3 – Inventarisatie Nota Mobiliteit in de Europese context	Beleidsprocessen	Rapport	DGP



---

### *O1 - Effecten bestuurlijke reorganisatie Randstad*

Inventarisatie van effecten voor verkeer en vervoer van (alternatieven voor) bestuurlijke (schaal)veranderingen in het algemeen en de bestuurlijke reorganisatie van de Randstad in het bijzonder.

### *O2 – ERANET Transport*

Het KiM neemt namens het departement deel aan dit Europees gefinancierd project (2004-2007) door middel van het uitvoeren van inhoudelijk analyses naar de (strategische) onderzoeksthema's en onderwerpen in landen binnen Europa, binnen de Europese Commissie en bij (beïnvloedende partijen) in de internationale gremia voor onderzoekprogrammering. Op basis van deze analyses wordt voor het departement relevante informatie verzameld over onderzoeksprioriteiten in andere landen en mede in relatie tot NoMo prioriteiten voorstellen gedaan voor onderwerpen in een transnationale strategische onderzoekagenda.

### *O3 - Inventarisatie Nota Mobiliteit in de Europese context*

Dit project bestaat uit twee deelonderzoeken. Het eerste deelonderzoek richt zich op het in kaart brengen van "facts and figures" over hoe mobiliteit in Nederland zich verhoudt tot mobiliteit in andere Europese landen en wordt uitgevoerd door AVV. In het tweede deelonderzoek wordt een vergelijking gemaakt tussen de NoMo-beleidsuitgangspunten en die in het buitenland. Het KiM is trekker van dit deelonderzoek. De informatie helpt het ministerie inzicht te krijgen welke mede- en tegenstanders in Europees verband kunnen worden geïdentificeerd bij het doorvoeren van NoMo-maatregelen die uitsluitend in Europees verband kunnen plaatsvinden.

## **5.6.2. Taken en rollen**

### **Beschrijving thema**

Het KiM zal inhoudelijk bijdragen aan de invulling van mogelijke rollen van Verkeer en Waterstaat in de toekomst als actieve stimulator van innovatie en bij de samenwerking met andere overheden. Verder heeft het ministerie een belangrijke taak bij diverse vormen van toezicht.

### **Projecten en activiteiten in 2007**

In 2007 zal de focus liggen op de rollen die het ministerie kan vervullen ten aanzien van innovatie. In de Innovatiebrief Mobiliteit en Water van 21 juni 2006 worden een aantal mogelijke rollen genoemd: wet- en regelgever, launching customer, financier, aanbesteder, facilitator experimenten, kennisregisseur, kennismakelaar, bestuurder. Ervaringen in het buitenland met besluitvorming en innovatie kunnen daarbij nuttig zijn.

In het kader van het programma Toezicht in Beweging wordt de effectiviteit van het toezicht nader onderzocht.

Projecten	Type onderzoek tbv	Eindresultaat	Vraagsteller
<i>Innovatiestimulering</i>			
O4 – Samenwerking overheden innovatie	Kennisopbouw	Rapport, workshops	
<i>Effectiviteit toezicht</i>			
O5 – Internationale benchmark	Beleidsprocessen	Rapport	IVW
O6 – Methodieontwikkeling effectmeting	Beleidsprocessen	Rapport	IVW

*O4 - Samenwerken overheden innovatie*

Inhoudelijke ondersteuning invulling rol van VenW bij innovatiestimulering, zoals voorgenumen in de Innovatiebrief Water en Mobiliteit d.d. 21 juni 2006.

*O5 en O6 - Effectiviteit toezicht*

In het kader van het programma Toezicht in Beweging bestaat de behoefte om de effectiviteit van toezicht nader te onderzoeken. Daaronder vallen met name een verkenning van de mogelijkheden om de effectiviteit van toezicht te verbeteren. Tot nu toe zijn twee deel(onderzoeks-)projecten gedefinieerd: een internationale benchmark van organisaties, vergelijkbaar met IVW en de ontwikkeling van een methode om de effectiviteit van toezicht beter te kunnen meten.

## 6. Verdeling over programma's en VenW-diensten

### Capaciteitsverdeling over programma's

In 2007 zijn naar verwachting gemiddeld 21 fte's binnen het KiM beschikbaar voor de uitvoering van de in dit werkprogramma opgenomen activiteiten. Dit aantal is als volgt verdeeld over de programma's:

Programma	Capaciteitsinzet
Bereikbaarheid en mobiliteit	5,8
Economie en welvaart	4,3
Gedrag	2,7
Leefomgeving en ruimte	1,8
Marktordening	2,2
Overheidsorganisatie	2,1
Niet-programma gebonden activiteiten	2,5
<b>Totaal</b>	<b>21,2</b>

### Capaciteitsverdeling over typen projecten

De verdeling van de capaciteitsinzet over de in paragraaf 2.4 beschreven typen projecten is als volgt:

- onderzoeksprojecten ten behoeve van kennisopbouw: 45 %
- onderzoeksprojecten ten behoeve van beleidsprocessen: 44 %

De resterende 11% is voor ondersteunende en begeleidende activiteiten.

### Capaciteitsverdeling over diensten

De verdeling over verzoeken van de verschillende diensten staat in onderstaand diagram weergegeven. 39% van de KiM inzet is voor DGP, 26% voor DGTL, iets minder dan 8% voor IVW en ongeveer 13,7% voor activiteiten op verzoek van andere onderdelen van V&W. Een kleine 13% van de activiteiten is op eigen initiatief in het werkprogramma opgenomen. Blijft nog een kleine 1% over voor niet door andere partijen dan VenW gevraagde activiteiten. Het gaat daarbij op dit moment alleen om participatie in projecten van planbureaus.

Figuur 6.1:  
Verdeling capaciteitsinzet over de  
verschillende diensten

