

# Werkprogramma 2008



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



# **Werkprogramma 2008**

**Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid**

**Februari 2008**

---

*Meer weten over mobiliteit. Dat is waar het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zich mee bezig houdt. Het KiM is opgericht op 1 september 2006. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) maakt het KiM verkenningen en beleidsanalyses voor mobiliteitsbeleid waarmee de strategische basis voor dat beleid wordt versterkt.*

© 2008, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Verzorging omslag: 2D3D, Den Haag/Arnhem  
Verzorging binnenwerk: SSO Repro Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
ISBN: 978-90-8902-017-8

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid  
Jan van Nassastraat 125  
2596 BS Den Haag

Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 1965  
Fax : 070 351 7576

Website : [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)  
E-mail : [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

---

## Inhoudsopgave

---

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Uitgangspunten en werkwijze</b>	<b>7</b>
2.1	Missie en meerwaarde van het KiM	7
2.2	Strategische ondersteuning in de beleidscyclus	8
2.3	Drie typen onderzoeksprojecten en ad hoc	9
2.4	Werkwijze en communicatie	10
2.5	Internationale focus	11
<b>3.</b>	<b>Projecten en activiteiten</b>	<b>13</b>
3.1	Gedrag	13
3.1.1.	Nieuwe projecten in 2008	14
3.1.2.	Doorloop uit 2007	16
3.2	Bereikbaarheid en Mobiliteit	18
3.2.1.	Nieuwe projecten in 2008	19
3.2.2.	Doorloop uit 2007	23
3.3	Leefomgeving en Ruimte	23
3.3.1.	Nieuwe projecten in 2008	24
3.3.2.	Doorloop uit 2007	25
3.4	Economie en Welvaart	26
3.4.1.	Nieuwe projecten in 2008	26
3.4.2.	Doorloop uit 2007	31
3.5	Marktordening	33
3.5.1.	Nieuwe projecten in 2008	34
3.5.2.	Doorloop uit 2007	35
3.6	Overheidsorganisatie	35
3.6.1.	Nieuwe projecten in 2008	36
3.6.2.	Doorloop uit 2007	37
3.7	Begeleidingsprojecten	38
3.8	Kennisopbouw meerjarig	39
<b>4.</b>	<b>Verdeling over programma's en V&amp;W-diensten</b>	<b>41</b>
	<b>Bijlage A</b>	<b>43</b>

---

---

---

# 1. Inleiding

---

Dit is het tweede werkprogramma van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het werkprogramma is bestemd voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) en voor andere personen en organisaties die geïnteresseerd zijn in de activiteiten van het KiM.

Het werkprogramma van het KiM is voor een belangrijk deel gevuld met kennisvragen van de beleidsdirecties van V&W en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Het werkprogramma is ter advies voorgelegd aan de programmaraad van het KiM<sup>1</sup>, en het is vastgesteld door de secretaris-generaal van V&W.

### *Dynamiek van het werkprogramma*

De capaciteit voor 2008 is belegd met de projecten en andere activiteiten die in dit werkprogramma opgenomen zijn. In de loop van het jaar kunnen nieuwe vragen door V&W of door bijvoorbeeld de Tweede Kamer (via V&W) bij het KiM worden neergelegd. Als deze vragen leiden tot projecten of andere activiteiten met een substantieel tijdsbeslag, zullen in overleg met betrokkenen prioriteiten worden gesteld.

### *Doorloop 2007*

Een aantal projecten uit het werkprogramma 2007 lopen door in 2008. De 'doorloopprojecten' worden in dit werkprogramma apart vermeld. Zij zijn soms geactualiseerd in overleg met het Directoraat-Generaal Personenvervoer (DGP), het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). De beschrijving van deze projecten kan daardoor afwijken van de beschrijving in het werkprogramma 2007.

### *Leeswijzer*

Hoofdstuk 2 gaat over de andere accenten in de keuzen voor onderzoek in 2008 ten opzichte van het Werkprogramma 2007. Deze andere accenten hangen samen met aanbevelingen van de programmaraad en met de kennisbehoeften voor de lange termijn van het Ministerie zoals verwoord in de 'Strategische Kennis- en Innovatieagenda Mobiliteit en Water' (discussiestuk dd. 16 november 2007). Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de voor 2008 voorgenomen projecten en activiteiten. In hoofdstuk 4 wordt de verdeling van de capaciteit over deze programma's en over de V&W-diensten weergegeven.

---

<sup>1</sup> De programmaraad wordt voorgezeten door de plaatsvervangend secretaris-generaal van V&W, die tevens de centrale diensten vertegenwoordigt. De programmaraad bestaat verder uit vertegenwoordigers van DGP, DGTL, IVW en Rijkswaterstaat, aangevuld met twee externe leden.

---

---



---

## 2. Uitgangspunten en werkwijze

---

### 2.1 Missie en meerwaarde van het KiM

Het 'kenobject' van het KiM is de mobiliteitsontwikkeling op langere termijn, vanuit een multidisciplinaire benadering. Speciale aandacht in de KiM-studies gaat uit naar de invloed van beleid - zowel van oud als nieuw beleid - op de mobiliteit en de maatschappelijke effecten van mobiliteit. Belangrijke vragen in KiM-studies zijn: Wat zijn de beleidsopties? Wat zijn de maatschappelijke gevolgen als de overheid bepaalde opties uitvoert? Het KiM hanteert diverse wetenschappelijke invalshoeken, zoals de economie, verkeerskunde, psychologie, sociologie, bestuurskunde en milieukunde. Het KiM is gepositioneerd als onafhankelijk kennisinstituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De beleidsontwikkeling binnen het Ministerie is een integraal en complex proces. Afwegingen en keuzes worden mede gebaseerd op kennis uit verschillende relevante disciplines. Het KiM draagt bij aan de beleidsontwikkeling door het aanleveren van kennis.

De meerwaarde van het KiM komt voort uit een combinatie van uitgangspunten.

*Strategisch:* Met dit uitgangspunt wordt benadrukt dat de activiteiten van het KiM betekenis hebben 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 het 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.

*Multidisciplinair:* In veel studies is het streven van het KiM om de vraag vanuit verschillende disciplines te beantwoorden: bijvoorbeeld vanuit de economie, psychologie, verkeerskunde en bestuurskunde. Reeds in 2007 werd dit uitgangspunt nagestreefd. In 2008 wil het KiM dit karakter versterken door projecten nog meer te laten uitvoeren door teams van mensen met een verschillende achtergrond, en/of door concepten van rapporten ook te laten lezen en beoordelen door KiM'ers met een geheel andere achtergrond.

---

## 2.2 Strategische ondersteuning in de beleidscyclus

Er zijn twee belangrijke bronnen van de strategische kennisvragen in dit werkprogramma: vragen van beleidsdirecties en de kennisbehoefte voor de lange termijn.

### *Vragen van beleidsdirecties*

De kennisvragen van DGP en DGTL zijn belangrijke 'inputs' voor het werkprogramma. In 2008 zijn relatief veel kennisprojecten gevraagd rond het thema Openbaar Vervoer (OV). Ook zijn in 2008 ten opzichte van 2007 vanwege politieke actualiteit meer kennisvragen gesteld rond thema's zoals klimaatverandering en de samenhang tussen ruimtelijke ordening en verkeers- en vervoersbeleid. In overleg met de beleidsdirecties is het KiM in de strategische ondersteuning ook betrokken bij belangrijke beleidsdossiers van 2008 zoals de 'Mobiliteitsvisie', de 'Commissie Elverding' over vereenvoudiging van de planprocedure en het project 'Anders Betalen voor Mobiliteit'.

### *Langetermijnkennisagenda*

Naast lopende beleidsprocessen is het werkprogramma ook geïnspireerd op de kennisbehoeften voor de lange termijn van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zoals weergegeven in de Strategische Kennis- en Innovatieagenda Mobiliteit en Water. Een kort overzicht:

- Er is behoefte aan kennis over trends en ontwikkelingen van mobiliteit. Deze kennisbehoefte is onder andere gerelateerd aan de projecten: 'Mobiliteitsbalans', 'Opbouw databestand lange reeksen', '7 mobiliteitstrends 10 jaar later', 'Verklaringsmodellen mobiliteit en congestie'(zie hoofdstuk 3).
- Belangrijke thema's zijn een duurzaam mobiliteitssysteem en goed presterende mainports. Een aantal projecten in hoofdstuk 3 is aan deze thema's gerelateerd. Bijvoorbeeld: 'Ondersteuning visieontwikkeling weg 2040', 'De betekenis van de overheid voor de mainports', 'Kansrijk OV in KBA-perspectief' en 'Emissiehandel wegvervoer'.
- Er is behoefte geformuleerd aan kennis rond besluitvorming en bestuurbaarheid in het domein van V&W. De programmaraad beveelt tevens kennisontwikkeling aan rond marktordeningsvraagstukken. Bij marktordeningsvraagstukken gaat het om de vraag: hoe kan de overheid haar verantwoordelijkheid voor de publieke belangen in de verschillende deelmarkten in het domein van V&W op een effectieve en doelmatige manier waarborgen? De behoeften van kennis rond bestuurbaarheid en marktordening in een steeds complexer wordende samenleving is gerelateerd aan de projecten 'Prijsvorming taximarkt', 'Marktordening spoor', 'Instrumentkeuze in het verkeers- en vervoersbeleid'. De behoeften aan kennis rond besluitvorming is onder andere gerelateerd aan projecten als 'Perspectief op projecten', 'Beleidsdoorlichting', 'Herijking/evaluatie NoMo' en 'Ondersteuning commissie Elverding'.

- 
- Binnen het Ministerie is behoefte aan kennis over gedrag en beleving. Deze behoefte is gerelateerd aan de KiM-projecten: 'Reizigersgeluk', 'Typering mobiliteitsgebruikers - vooral de overige OV-gebruiker', 'Belonen om tot gedragsverandering te komen' en 'Toepassing *human factors* op toezicht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat' (zie Hoofdstuk 3).

#### *Onderzoeksprogramma 'Duurzame bereikbaarheid Randstad'*

Qua onderzoeksthema's overlapt het werkprogramma van het KiM het onderzoeksprogramma 'Duurzame bereikbaarheid Randstad' (op initiatief van de ministeries VenW, VROM en EZ). Echter dat onderzoeksprogramma is universitair, en heeft dus een meer wetenschappelijke invalshoek dan het werk van het KiM. Ook de tijdschaal is anders: universitaire programma's duren meerdere jaren, terwijl KiM-projecten gemiddeld een half jaar duren. In voorkomende gevallen zal tussen beide programma's worden samengewerkt.

### **2.3 Drie typen onderzoeksprojecten en ad hoc**

Het KiM onderscheidt drie typen onderzoeksprojecten.

#### *1. 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 fasen van de beleidscyclus).

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

Dit type onderzoek betreft kennisopbouw en kennisverspreiding rond bepaalde thema's (bijvoorbeeld Mobiliteitsbalans, opbouw lange reeksen, effecten van vergrijzing, perspectief op maatschappelijk rendabele projecten en reizigersgeluk). Deze kennis is op korte of langere termijn van belang voor de beleidsvoorbereiding, maar er is geen lopend beleidsproject of -proces waar deze kennisopbouw direct aan gerelateerd is. Twee promotieonderzoeken bij het KiM en de Vrije Universiteit Amsterdam behoren ook tot 'kennisopbouw'.

#### *3. Ondersteunende en begeleidende activiteiten*

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. 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 V&W. Het KiM richt zich bewust op de drie typen onderzoeken. Uitsluitend mikken op kennisopbouw zou een kennisinstituut kunnen opleveren dat vrij komt te staan van de actuele beleidspraktijk. Kennisopbouw is echter wel nodig om de kennistoepassing in lopende beleidsprojecten en voor 'ad-hocvragen' te baseren op een stevige en actuele (wetenschappelijke) kennisbasis. In hoofdstuk 3 wordt het onderscheid geconcretiseerd door bij de verschillende projecten aan te geven tot welke type een project behoort. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven hoe de capaciteitsverdeling is tussen de drie typen projecten.

#### *Ad hoc*

Opvallend in 2007 was de tijdsbesteding van het KiM aan het beantwoorden van ad-hocvragen. Het gaat om vragen van beleid waarbij relatief snel kennis aan het KiM wordt gevraagd in lopende beleidsprocessen. Het behelst activiteiten van beperkte tijdsduur: maximaal enkele dagen. De programmaraad constateert dat uit de vele ad-hocvragen blijkt dat het KiM niet 'freischwebend' is, maar dat er sprake is van een goede verbinding tussen de opdrachtgevers en het KiM. Wel beveelt de programmaraad aan de tijd voor ad-hocvragen te budgetteren. Daarom houden we in dit werkprogramma tien procent van de KiM-tijd vrij voor het beantwoorden van ad-hocvragen. Met een tijdschrijfsysteem zal worden bijgehouden hoeveel 'ad-hoctijd' wordt besteed. Wanneer de tijd in de loop van het jaar de tien procent lijkt te gaan overschrijden zal overleg met de opdrachtgevers plaatsvinden.

## **2.4 Werkwijze en communicatie**

De werkwijze is identiek aan vorig jaar met een aantal accentverschuivingen. De volgende accentverschuivingen gaan plaatsvinden:

1. De hoofdtak van het KiM bestaat uit het zelf uitvoeren van onafhankelijk en wetenschappelijk onderzoek en analyses. Meer dan in 2007 zal echter worden samengewerkt met andere partijen en zullen deelonderzoeken worden uitbesteed. Op deze manier wordt meer gebruik gemaakt van de kracht van anderen.
2. Het KiM is met 30 fte niet in staat om ten aanzien van alle aspecten van mobiliteit een zodanige kennisbasis op te bouwen dat kwalitatief hoogstaande onderzoeksrapporten kunnen worden geproduceerd. Daarom wordt onderscheid gemaakt tussen:
  - a) kennisgebieden waarop het KiM een stevige eigen deskundigheid bezit of verwerft;
  - b) overige kennisgebieden (zie bijlage A).In relatie met punt 1 zal vooral op de overige kennisgebieden samenwerking worden gezocht met anderen.

#### *Communicatie*

De communicatiedoelen van het KiM zijn: kennisverspreiding, het stimuleren en verdiepen van het publieke debat over mobiliteit en het realiseren van een gezaghebbend imago. De KiM-rapporten,

---

achtergronddocumenten en papers zijn belangrijke hulpmiddelen om onderzoeksresultaten over te brengen. Maar het KiM moet meer zijn dan een rapportenfabriek. Dat doet het KiM door het geven van presentaties, second opinions, het leveren van bijdragen aan discussiebijeenkomsten en inbreng in overleggroepen. Het KiM maakt een aantal keer per jaar zijn opwachting in de bestuursraad van het Ministerie om resultaten van onderzoek te presenteren en discussie uit te lokken. In 2008 organiseert het KiM zijn eerste grote symposium met als titel: *'Engeland-Nederland 1-0? Naar een betere besluitvorming over infrastructuur'*.

#### *Organisatie en samenhang*

De werkzaamheden van het KiM zijn georganiseerd binnen zes programma's. 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).

Met de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) zijn afspraken gemaakt over taakverdeling en samenwerking. Ook DVS zal zich blijven bezighouden 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 DVS. Dit werkprogramma is in de conceptfase met DVS afgestemd.

## **2.5 Internationale focus**

Het mobiliteitsbeleid ontwikkelt zich in toenemende mate in een internationaal en Europees perspectief. Het KiM is continu op zoek naar 'state of the art' internationale wetenschappelijke kennis en de meest actuele internationale beleidscontext.

De primaire invulling van de internationale focus ligt bij een aantal onderzoeksprojecten. Binnen het programma Gedrag wordt bijvoorbeeld deelgenomen aan een gezamenlijk onderzoek met vier andere Europese landen naar het effect van de vergrijzing op de mobiliteit. Binnen het programma Bereikbaarheid en mobiliteit wordt onder andere deelgenomen aan een internationale JTRC-werkgroep (Joint Transport Research Centre), die zich richt op de effecten van globalisering op transportstromen. Verder wordt binnen dit programma ook de Mobiliteitsbalans 2008 ontwikkeld, die dit jaar een internationale vergelijking van grootstedelijke vervoersprestaties weergeeft. Binnen het programma Leefomgeving en Ruimte worden

---

mogelijkheden voor de opname van goederenvervoer in een Europees systeem van CO<sub>2</sub>-emissiehandel bestudeerd. Binnen het programma Economie en Welvaart wordt onder andere een internationale benchmark uitgevoerd (naar capaciteitbeleid luchthavens) en onderzoek gedaan naar internationale samenwerking tussen zeehavens. Binnen het programma Marktordening wordt een internationale verkenning uitgevoerd naar één Europese spoormarkt in 2015.

Daarnaast is het KiM bij de ontwikkeling en uitvoering van enkele internationale onderzoeksprogramma's betrokken. Via de Research Committee van JTRC draagt het bij aan het onderzoeksprogramma van de OECD-ECMT (Organisation for Economic Cooperation and Development-European Conference of Ministers of Transport). De resultaten van dit onderzoek worden gebruikt in nationale en internationale beleidsarena's. Tevens is het KiM actief in het Europese platform ERA-NET TRANSPORT (European Research Area Networks). Hiervoor wordt jaarlijks een analyse uitgevoerd om inzicht te krijgen in de nationale en internationale beleids- en onderzoeksprioriteiten en actuele kennis verzameld over toekomstverkenningen op het gebied van verkeer en vervoer.

---

## 3. Projecten en activiteiten

---

In dit hoofdstuk is per programma een overzicht gegeven van de projecten en activiteiten van het KiM voor 2008. Per project is een korte beschrijving van de inhoud opgenomen. Het gaat hier om alle projecten die leiden tot een eigen KiM-product. Onderscheid wordt gemaakt tussen onderzoeksprojecten ten behoeve van kennisopbouw en onderzoeksprojecten ten behoeve van beleidsprocessen (zie paragraaf 2.3). Per programma volgt telkens eerst een overzicht van de nieuwe projecten, gevolgd door de doorlooppjecten uit 2007. De projecten zijn ingedeeld naar thema.

### 3.1 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 Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).

Binnen het programma Gedrag worden de volgende thema's onderscheiden:

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

*Programmamanager is Nelly Kalfs.*

### 3.1.1. Nieuwe projecten in 2008

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	
<b>Ontwikkelingen in de omgeving</b>				
G801	7 trends, 10 jaar later	Kennisopbouw	KiM	Middel
G802	Verklaringsmodel mobiliteitsontwikkelingen	Kennisopbouw	KiM	Groot
<b>Ontwikkelingen in het gedrag</b>				
G803	Mobiliteitsgroei en geluk	Kennisopbouw	KiM	Middel
G804	Typering van mobiliteitsgebruikers	Kennisopbouw	DGP	Middel
<b>Beïnvloeding van gedrag</b>				
G805	OV en knelpunten op de weg	Beleidsprocessen	DGP	Middel
G806	Belonen om tot gedragsverandering te komen	Beleidsprocessen	DGP	Middel
G807	Reservering Anders Betalen voor Mobiliteit	Beleidsprocessen	DGP	Middel
G808	Toepassing human factors op toezicht van IVW	Beleidsprocessen	IVW	Middel

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,1 - 0,3 fte

#### Ontwikkelingen in de omgeving

Het mobiliteitsgedrag van burgers en bedrijven heeft te maken met ruimtelijke, demografische, sociaal-culturele en economische ontwikkelingen. Het KiM voert diverse onderzoeken uit om de kennis op dit terrein te vergroten.

##### *G801 - 7 trends, 10 jaar later*

In dit project wordt gekeken of de zeven trends die in de periode 1985-1995 de grootste bijdrage hebben geleverd aan de mobiliteitgroei, tien jaar later nog steeds de belangrijkste drijfveren zijn. Zijn de trends in de tijd stabiel of hebben zich geheel nieuwe trends voorgedaan? Wat is de betekenis voor beleid?

##### *G802 - Verklaringsmodel mobiliteitsontwikkelingen*

Om ontwikkelingen in de mobiliteit beter te kunnen duiden wil het KiM een eenvoudig verklaringsmodel ontwikkelen. Dit model moet kunnen bepalen welke maatschappelijke ontwikkelingen en beleidsmaatregelen een bijdrage hebben geleverd aan veranderingen in de mobiliteit. Het model wil de mobiliteitsontwikkelingen verklaren, niet de congestieontwikkelingen. Dit laatste gebeurt in een ander model (zie B723). Wel zullen de modellen onderling consistent zijn.

#### Ontwikkelingen in het gedrag

Verplaatsingen worden gemaakt met verschillende motieven. Dit kennisthema richt zich op ontwikkelingen in motieven om te verplaatsen.

##### *G803 - Mobiliteitsgroei en geluk*

Een essay. Het autobezit neemt nog steeds toe en we reizen meer dan ooit tevoren. Dat doen mensen niet voor niets. Reizen en autobezit leveren nut op en ze voorzien in plezier en status. Mobiliteit is, met andere woorden, een bron van geluk. De vraag is: zijn daar grenzen aan? De socioloog Veenhoven heeft onderzoek gedaan naar welvaart



---

en geluk. Hij komt tot de conclusie dat in rijke landen mensen gelukkiger zijn dan in arme landen, maar dat boven een bepaald inkomensniveau mensen nauwelijks gelukkiger worden. Geldt een dergelijk verband ook voor mobiliteit? Niet alleen filosofische en psychologische benaderingen van geluk zullen aan de orde komen in het essay, maar ook sociologische en economische. Het gaat hierbij om het begrip positionele goederen. De filosoof Kingwell: "*Veel mooie spullen zijn positionele goederen: ze dienen vooral om je positie in de samenleving duidelijk te maken*". Volgens trendwatchers is er een verschuiving waarneembaar. Goederen zijn en blijven een belangrijk middel om je positie in de samenleving te markeren, maar 'belevissen' (zoals exotische reizen) worden ook steeds belangrijker. Mensen ontlenen nu ook status aan (hun verhalen over) avontuurlijke belevissen. Waar leidt het menselijke streven naar meer status en 'belevissen' toe? Naar meer mobiliteit? Maar ook naar meer geluk? Kan en moet er in het mobiliteitsbeleid met de relatie mobiliteitsgroei en geluk rekening worden gehouden? Zo ja, wat zijn de implicaties voor het beleid?

#### *G804 - Typering van mobiliteitsgebruikers*

Er zijn grote verschillen in mobiliteitsgedrag tussen Nederlanders. Vaak zijn die terug te voeren op de leefsituatie en leefstijlen van individuen. Zo zijn er Nederlanders die dagelijks 'vastzitten' in de file, mensen die geen andere keuze hebben dan het openbaar vervoer, Nederlanders die wel een keuze hebben en die ook bewust maken (de keuzereizigers), vervoersarme plattelandsbewoners, fietsliefhebbers, autoafhankelijke tweeverdieners, vitale en uithuzige ouderen et cetera. In dit project zal worden gezocht naar een voor onderzoek en beleid bruikbare indeling naar doelgroepen, die later als kapstok of als indelingscriterium in meerdere rapportages en adviezen van het KiM kan terugkomen. Naar aanleiding van een vraag van DGP zal in dit onderzoek speciaal worden ingezoomd op een typering van de gebruikers van het overig openbaar vervoer (niet spoor).

#### **Beïnvloeding van gedrag**

Binnen dit thema gaat het om het beïnvloeden van gedrag door middel van het invoeren of toepassen van specifieke maatregelen (OV-investeringen, beprijzen, belonen). Dit onderwerp heeft een sterke relatie met de programma's Bereikbaarheid en Mobiliteit en Economie en Welvaart.

#### *G805 - OV en knelpunten op de weg*

De vraag is wat OV kan bijdragen aan het oplossen van knelpunten op de weg. Gaan mensen door verbetering van het OV (kortere reistijden, meer comfort, betere informatievoorziening, lagere prijs) van de auto overstappen naar OV? De vraag zal met voorbeeldcases worden geïllustreerd. Zo heeft de nieuwe regering op tal van plaatsen en voor uiteenlopende doelgroepen tijdelijk gratis openbaar vervoer geïntroduceerd. Wat is het hiervan de bijdrage geweest aan het oplossen van knelpunten op de weg?

---

#### *G806 - Belonen om tot gedragsverandering te komen*

Het belonen van 'goed' mobiliteitsgedrag is mogelijk een effectief instrument. In dit project worden de huidige onderzoeken op een rij gezet. Werkt belonen? Werkt het duurzaam? Hoe geef je belonen vorm? Wat zijn de voor- en nadelen van dit instrument? Mogelijk is dit onderzoek een second opinion op huidig onderzoek in Nederland naar de effectiviteit van belonen.

#### *G807 - Reservering Anders betalen voor Mobiliteit*

In 2008 zal de beleidsontwikkeling rond andere manieren van betalen voor mobiliteit (kilometerprijs) doorgaan. Specifieke kennisvragen zijn op dit moment niet bekend. Dit project reserveert alvast tijd voor ondersteuning.

#### *G808 - Toepassing human factors op toezicht van IVW*

De probleemstelling is: hoe kunnen inzichten uit het vakgebied human factors worden toegepast bij het toezicht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat? Bij human factors gaat het om de invloed van alcohol, medicijngebruik, drugs en vermoeidheid op het functioneren van mensen. Uiteindelijk hebben de 'factors' gevolgen voor de veiligheid. Wat zijn de belangrijkste theoretische inzichten rond human factors? Hoe worden deze inzichten binnen het toezicht toegepast (andere inspecties, buitenland?) Wat maakt bepaalde toepassingen geschikt in een bepaalde situatie (toepassingscriteria)? Wat zijn de 'knoppen' voor de inspectie? Het gaat om literatuuronderzoek. DVS zal bij het onderzoek worden betrokken.

### 3.1.2. Doorloop uit 2007

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	
<b>Ontwikkelingen in de omgeving</b>				
G702	ERA-NET 14 'Keep moving'	Kennisopbouw	DGP	Klein
G704	Gezinsmobiliteit en groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen	Kennisopbouw	DGP	Groot
<b>Ontwikkelingen in het gedrag</b>				
G708	Nederland op dinsdag, Nederland op zondag	Kennisopbouw	DGP	Middel
G709	Verbeteren verkeersveiligheid met betrokkenheid goederenvervoer	Beleidsprocessen	DGTL	Middel
<b>Belevingsaspecten</b>				
G711	Imago OV	Kennisopbouw	DGP	Groot
G712	Verandering in risicoperceptie	Kennisopbouw	IVW	Middel

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,1 - 0,3 fte, Klein minder dan 0,1 fte

#### **Ontwikkelingen in de omgeving**

##### *G702 - ERA-NET 14 'Keep moving'*

Het KiM participeert in een internationale ERA-NET TRANSPORT-werkgroep ter voorbereiding van een multinationaal werkprogramma op het gebied van demografische ontwikkelingen en transport. Het

---

doel van ERA-NET 14 is het ontwikkelen van een transnationaal onderzoeksprogramma, op het gebied van demografische ontwikkelingen en transport. De doorlooptijd van het programma is 2007-2011.

*G704 - 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 vervoersmiddelen, 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 en het gedrag van jongeren. Inzicht in gedragingen van huishoudens (onder andere de wijze waarop jongeren opgroeien) en groei van de arbeidsparticipatie van vrouwen kan nieuw licht werpen op de ontwikkelingen in het verplaatsingsgedrag en het keuzegedrag achter de verplaatsingen.

**Ontwikkelingen in het gedrag**

*G708 - Nederland op dinsdag, Nederland op zondag*

Nederland op dinsdag, Nederland op zondag: beweging en vrijetijdsbesteding op een typische werkdag en een typische vrijetijdsdag. 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 Ruimtelijk PlanBureau (RPB) uitgevoerd.

*G709 - 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 gevolgen 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.

**Belevingsaspecten**

*G711 - Imago OV*

In het coalitieakkoord van het huidige kabinet is opgenomen dat het openbaar vervoer over het spoor met vijf procent per jaar moet groeien. Tegelijkertijd blijkt uit onderzoek, onder andere van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), dat het openbaar vervoer met een ernstig imagoprobleem kampt. Nederlanders associëren de auto vooral met vreugde en het openbaar vervoer met afkeer. Het uitgangspunt van dit onderzoek is het zoeken naar aanknopingspunten

---

voor het beleid om het imago van het openbaar vervoer te verbeteren en daarmee het gebruik van het openbaar vervoer (verder) te stimuleren.

*G712 - 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. Het project 'Verandering in risicoperceptie' heeft tot doel te onderzoeken welke invloed externe trends hebben op de risicoperceptie. Het betreft hier voornamelijk de langetermijntrends voortbouwend op de kennis van de WLO-scenario's. Het project richt zich vooral op de gebruikers van het verkeerssysteem.

### **3.2 Bereikbaarheid en Mobiliteit**

Binnen het kennisveld 'Bereikbaarheid en Mobiliteit' wordt onderzoek verricht naar mobiliteitsontwikkelingen, zowel met betrekking tot personen- als goederenvervoer, 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.

Binnen het programma 'Bereikbaarheid en Mobiliteit' worden de volgende thema's onderscheiden:

1. Indicatoren en kentallen om te anticiperen op de veranderende vraagstelling van de beleidsmakers.
2. Scenario's om inzicht te verwerven in de werking van het mobiliteitssysteem bij verschillende uitgangspunten.
3. Het up-to-date houden van het analyse-instrumentarium, en met name van de verkeers- en vervoersmodellen.
4. De analyse van capaciteit en bereikbaarheid in specifieke sectoren en van specifieke beleidsmaatregelen om de werking van het mobiliteitssysteem te doorgronden en mogelijke beleidsalternatieven op hun effecten te toetsen.

*Programmamanager is Jan Anne Annema.*

### 3.2.1. Nieuwe projecten in 2008

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	
<b>Indicatoren</b>				
B801	Opbouw databestand lange reeksen	Kennisopbouw	KiM	Groot
<b>Scenario's</b>				
B802	Actualisatie langetermijn-scenario's	Beleidsprocessen	DGP	Groot
B803	JTRC 'Globalisation and trade'	Kennisopbouw	DGTL	Middel
<b>Verkeers- en vervoersmodellen</b>				
B804	Strategische verkeersmodellen	Kennisopbouw	DGP/DGTL	Middel
B805	Evaluatie modellen goederenvervoer	Kennisopbouw	DGP/DGTL	Middel
B806	Andere benadering lucht- en geluideffecten nieuwe infrastructuur	Beleidsprocessen	DGP	Middel
<b>Analyse capaciteit bereikbaarheid, mobiliteit</b>				
B807	Mobiliteitsbalans 2008	Kennisopbouw	DGP/DGTL	Groot
B808	Vervolg LMCA-spoor	Beleidsprocessen	DGP	Groot
B809	Uitplaatsbaarheid luchtvracht (selectiviteitsbeleid)	Beleidsprocessen	DGTL	Middel
B810	Ondersteuning bij visieontwikkeling wegsysteem 2030-2040	Beleidsprocessen	DGP	Middel
B811	Ondersteuning bij Mobiliteitsvisie	Beleidsprocessen	DGP	Middel
B812	Herijking/evaluatie NoMo	Beleidsprocessen	DGP	Groot

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,1 - 0,3 fte, Klein minder dan 0,1 fte

#### Indicatoren en kentallen

Dit thema richt zich op indicatoren en kentallen. Indicatoren worden ontwikkeld om bereikbaarheid en mobiliteit te monitoren. Ook zijn indicatoren nodig om de effecten van het beleid te kunnen toetsen aan de beleidsdoelen. Kentallen, zoals elasticiteiten, zijn geschikt om snel een eerste indicatie te kunnen geven van de mobiliteitseffecten van autonome ontwikkelingen (zoals hoge olieprijs) of van bepaalde beleidsmaatregelen.

#### *B801 - Opbouw databestand lange reeksen*

Strategische analyses vereisen inzicht in trends en causale relaties. Om deze te analyseren zijn tijdreeksen nodig van de ontwikkeling van de mobiliteit en van invloedsfactoren zoals demografie, economische groei, reiskosten, tijdsbesteding et cetera. Voor elk project opnieuw cijfers zoeken is niet efficiënt. In dit project wordt een bestand gemaakt met tijdreeksen vanaf 1970 (of eerder) tot nu. De beleidsrelevantie ligt in een efficiëntere werkwijze, waardoor het KiM meer projecten kan oppakken. Er zal samenwerking met DVS worden gezocht.

---

### **Scenario's**

(Toekomst)scenario's zijn van belang om robuuste beleidsstrategieën 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.

#### *B802 - Actualisatie langetermijnsenario's*

In 2005 zijn de WLO-scenario's verschenen van de planbureaus met als basisjaar van de prognoses 2002. Inmiddels hebben zich ontwikkelingen voorgedaan die mogelijk aanleiding geven tot aanpassingen, met name van het laagste en hoogste scenario. Er bestaat nu een risico dat diverse sets van langetermijnsenario's gaan ontstaan, die tot beleidsmatige verwarring gaan leiden. Het doel van dit project is om te komen tot rust in 'scenarioland'. Hoe bereiken we dat? Met een tweejaarlijkse update? Met meer regie? Van wie? Of is het geen probleem dat er allerlei sets van scenario's zijn? Ook zal worden geanalyseerd, gezien alle aanpassingen in de periode na 2005, welke set van scenario's in 2008 het meest adequaat is. Het project zal plaatsvinden in overleg met DGP, DVS en de planbureaus.

#### *B803 - JTRC 'Globalisation and trade'*

Er is sprake van globalisering wanneer bedrijven en instellingen over de hele wereld met elkaar samenwerken en wanneer zij ook vestigingen hebben over de hele wereld. DGTL heeft interesse om te participeren in de JTRC-werkgroep<sup>2</sup> rond 'Globalisation and trade'. Het KiM is gevraagd deze deelname te ondersteunen. Kennisvragen richten zich onder andere op trends en scenario's van globalisering en de gevolgen die dit heeft voor mondiale handel en vervoerstromen.

### **Verkeers- en vervoersmodellen**

Verkeers- en vervoersmodellen spelen een belangrijke rol in de strategische beleidsvoorbereiding. Ook zet het KiM modellen in bij het verklaren van mobiliteitsontwikkelingen.

#### *B804 - Strategische verkeersmodellen*

Het KiM wil en heeft zelf geen grote strategische prognosemodellen, maar vraagt wel om bepaalde modelontwikkelingen. De verantwoordelijkheid voor modelontwikkelingen ligt bij Rijkswaterstaat DVS. Dit is bij de oprichting van het KiM afgesproken over de rolverdeling op het gebied van de strategische verkeers- en vervoersmodellen. In het afgelopen (eerste) jaar heeft het KiM deze rol deels ingevuld in onder andere de bijdragen aan de expertgroep Anders Betalen voor Mobiliteit en de LMCA's Spoor en Weg. De belangrijkste onderwerpen die in 2007 naar voren gekomen zijn en die het KiM in 2008 agendeert:

---

<sup>2</sup> Joint OECD-ECMT Transport Research Centre

- 
1. De mogelijke onzekerheid in de congestiemodellering in het Landelijk Model Systeem (LMS) en het Nieuw Regionaal Model (NRM).
  2. De modellering van betrouwbaarheid.
  3. De transparantie en kwaliteit van modellen in Nederland (vraag van DGP). Kan de beleidsontwikkeling worden ondersteund met eenvoudigere modellen? Met andere modellen? Hoe zou je de langetermijnbeleidssteuning vormgeven als er in het geheel geen modellen waren geweest in Nederland?

Deze onderwerpen zullen in samenwerking met DVS in 2008 uitgewerkt worden. Samen met DVS zal een elasticiteitenhandboek LMS worden gemaakt. Het Milieu en Natuur Planbureau/Ruimtelijk PlanBureau (MNP/RPB) zal ook worden betrokken bij de discussie.

#### *B805 - Evaluatie modellen goederenvervoer*

De sterke groei van het goederenvervoer en -verkeer brengt een aantal specifieke beleidsvragen met zich mee (globalisering, bestelautoverkeer, colonnevorming, etc.) die slechts ten dele beantwoord kunnen worden met de beschikbare goederenvervoermodellen. Een doel is om in kaart te brengen welke beleidsvragen het betreft, en welke mogelijkheden de beschikbare modellen hebben om deze vragen te beantwoorden. Een ander doel is om samen met DVS en TNO een gestructureerd overleg te initiëren tussen modelgebruikers, -toepassers en ontwikkelaars van deze strategische goederenvervoermodellen in Nederland.

#### *B806 - Andere benaderingen lucht- en geluideffecten nieuwe infrastructuur*

In de planfase van nieuwe weginfrastructuur worden onder andere berekeningen gemaakt voor luchtkwaliteit en geluidbelasting. Er is beleidsmatig onvrede over de ingewikkeldheid van de modellen en uitgangspunten. Kan het eenvoudiger en transparanter? Kunnen de schattingen zonder modellen worden uitgevoerd? In dit project zal het KiM de voor- en nadelen op een rij zetten van een aantal alternatieve benaderingen. Het onderzoek zal worden uitgevoerd samen met DVS, en zal goed worden gefinetuned met lopende onderzoeken.

#### **Analyse capaciteit, bereikbaarheid, mobiliteit**

De analyse van ontwikkelingen en van beleidseffecten is een belangrijk kennisthema in het programma Bereikbaarheid en Mobiliteit. Ook de analyse van capaciteitsproblemen van de infrastructuur vormt een belangrijk onderdeel.

#### *B807 - Mobiliteitsbalans 2008*

De Mobiliteitsbalans 2008 geeft inzicht in, en een verklaring voor de meest in het oog springende mobiliteitsontwikkelingen van de afgelopen twee jaar. Daarnaast wordt ingezoomd op het thema congestie. In een internationaal vergelijkende studie worden de Randstad en andere vergelijkbare metropolitaanse gebieden onder de loep genomen. Vanuit verschillende perspectieven - verkeerskundig, economisch, bestuurlijk, gedrag - wordt gekeken naar de betekenis van congestie. Bovendien worden oplossingen aangedragen vanuit andere

---

maatschappelijke en marktsectoren, die eveneens geconfronteerd worden met congestie.

*B808 - Vervolg LMCA-spoor*

In 2007 is door het KiM een marktverwachting spoor gemaakt voor de periode tot 2020. Naar aanleiding van deze marktverwachting heeft DGP in 2008 aanvullende vragen. Deze zijn op dit moment nog niet concreet, maar DGP heeft gevraagd toch alvast ruimte in het werkprogramma te reserveren voor vervolgvragen.

*B809 - Uitplaatsbaarheid luchtvracht (selectiviteitsbeleid)*

Op Schiphol wordt vracht overgeslagen tussen 'Full Freighters' en 'Combi's' (vliegtuigen met passagiers en vracht). Om hoeveel vracht gaat het? De sector geeft aan dat het niet verstandig is die operatie te scheiden. Sommige consultants komen tot andere conclusies. DGTL wil weten wat het juiste beeld is.

*B810 - Ondersteuning bij visieontwikkeling wegsysteem 2030-2040*

DGP wil een beleidsvisie ontwikkelen op het wegsysteem in Nederland. De visieontwikkeling zal gaan over de periode 2030-2040. Het KiM zal samen met DVS deze visieontwikkeling met kennis ondersteunen.

*B811 - Ondersteuning bij Mobiliteitsvisie*

DGP ontwikkelt in 2008 een Mobiliteitsvisie. Dit project is bedoeld om kennis in te brengen. Dit kan zijn in de vorm van concrete notities, data, deelname aan workshops en dergelijke. In dit project zal een verkenning tot 2012 plaatsvinden van het wegverkeer op hoofdwegen. Het gaat om een verkenning naar mobiliteitsontwikkelingen op hoofdwegen, files, emissies en veiligheid.

*B812 – Herijking/evaluatie NoMo*

De nieuwe WLO-scenario's schetsen andere mobiliteitsontwikkelingen dan de Nota Mobiliteit (NoMo) en kijken verder dan 2020. Daarmee is herijking van de NoMo noodzakelijk ten behoeve van de nieuwe beleidsagenda van V&W, als basis voor de Mobiliteitsvisie en om aansluiting te houden met andere beleidsvelden (bijvoorbeeld Randstadvisie 2040 van VROM).

Het doel van de herijking en evaluatie van de NoMo is om de ambities en streefwaarden van beleid te kunnen actualiseren. Daarbij wordt minimaal antwoord gegeven op de volgende vragen:

- Wat betekenen de nieuwe WLO-scenario's voor het mobiliteitsbeleid?
- Zijn maatregelen op tijd gerealiseerd?
- Komt het effect van de maatregelen overeen met de beoogde effecten?
- Wat zijn de consequenties en aandachtspunten voor het beleid?



### 3.2.2. Doorloop uit 2007

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	
<b>Indicatoren</b>				
B710	Bereikbaarheidsindicator	Kennisopbouw	DGP/DGTL	Middel
B711	Mobiliteitsindicator	Kennisopbouw	DGP/DGTL	Middel
<b>Analyse</b>				
B723	Verklaring congestie autosnelwegen	Beleidsprocessen	DGP	Middel

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,1 - 0,3 fte, Klein minder dan 0,1 fte

#### Indicatoren

##### *B710 - 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 integrale en 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.

##### *B711 - 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.

#### Analyse

##### *B723 - Verklaring congestie autosnelwegen*

In dit project gaat het om de vraag of een verklaring gegeven kan worden voor de ontwikkeling van de congestie op autosnelwegen. De analyse is gericht op beantwoording van de volgende vragen:

1. Wat is de ontwikkeling van de congestie op het hoofdwegennet?
2. Welke maatregelen zijn uitgevoerd op het gebied van filereductie?
3. Welke andere relevante ontwikkelingen zijn er?
4. Hoe kan de ontwikkeling van de bereikbaarheid op autosnelwegen verklaard worden op basis van de maatregelen en de andere relevante ontwikkelingen?

In het onderzoek wordt samengewerkt met DVS.

### 3.3 Leefomgeving en Ruimte

Mobiliteit brengt een aantal effecten met zich mee die van invloed zijn op de leefomgeving en ruimte. Het huidige verkeers- en vervoersbeleid 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.*

### 3.3.1. Nieuwe projecten in 2008

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	
<b>Emissies</b>				
L801	Opname goederenwegvervoer in Europees CO <sub>2</sub> -emissiehandelsstelsel	Beleidsprocessen	DGTL/RWS	Groot
L802	Internationale transportemissies post-Kyoto	Beleidsprocessen	DGTL	Middel
<b>Ruimte</b>				
L803	Verkenning naar ruimtelijke ontwikkeling gericht op schone en bereikbare leefgebieden	Beleidsprocessen	DGP	Middel
<b>Veiligheid</b>				
L804	Verschillen in veiligheidsdoelen transportmodaliteiten	Kennisopbouw	DGTL	Middel

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,1 – 0,3 fte, Klein minder dan 0,1 fte

#### **Emissies**

Verkeer en vervoer gaat gepaard met uitstoot van milieuschadelijke stoffen. Dit thema richt zich op kennisvragen om deze uitstoot te beheersen.

#### *L801 - Opname goederenwegvervoer in Europees CO<sub>2</sub>-emissiehandelsstelsel*

Het gaat om een verkennend project met de volgende hoofdvragen:

- Zou goederenwegvervoer kunnen worden opgenomen in een systeem van Europese CO<sub>2</sub>-emissiehandel?
- Op welke manieren zou dit kunnen gebeuren?
- Wat zijn de voordelen en nadelen van de verschillende manieren?
- Zijn andere instrumenten om tot emissiereductie in goederenwegtransport te komen effectiever en efficiënter?

Bij het analyseren van de voor- en nadelen gaat het om criteria als: kosten-batenverhouding, effecten voor de Nederlandse economie, CO<sub>2</sub>-reductiepotentieel (effectiviteit), bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. De hoofdaandacht gaat uit naar goederenwegvervoer. Zijdelings zal aandacht worden besteed aan mogelijke opname van goederenvervoer per binnenvaart en spoor binnen een systeem van Europese emissiehandel.

---

### *L802 - Internationale transportemissies post-Kyoto*

Onderzoek naar verschillende modellen (inclusief de gevolgen) voor het betrekken van internationale luchtvaart en zeescheepvaart in een nieuw 'Kyoto-protocol'. Wat betekenen de verschillende toedelingsmodellen van deze internationale vervoerswijzen voor Nederland?

### **Ruimte**

Infrastructuurbeleid, ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijk beleid zijn nauw met elkaar verbonden. In dit thema staat de kennisontwikkeling rond de interactie tussen verkeer en ruimte centraal.

### *L803 - Verkenning naar ruimtelijke ontwikkeling gericht op schone en bereikbare leefgebieden*

De druk van verkeer op het leefmilieu zal zich in de toekomst steeds meer concentreren rond invalswegen en stadsranden. Deze verkenning moet in kaart brengen welke mogelijkheden er zijn om in de toekomst een goede bereikbaarheid van steden te combineren met een gezonde leefomgeving in de steden.

### **Veiligheid**

#### *L804 - Verschillen in veiligheidsdoelen transportmodaliteiten*

De kennisvraag vanuit het beleidsterrein luchtvaartveiligheid (DGTL) is: wat is de beleidsmatige betekenis van (schijnbaar) verschillende doelen rond veiligheidsniveaus van verschillende vormen van transport en verschillende vormen van luchtvaart? Per vervoersmodaliteit lijken beleidsmatig verschillende niveaus van veiligheid te worden gevraagd. Is dat zo? Is het werkelijk verschillend of schijnbaar verschillend? Als er verschillen zijn: worden beleidsmatig de juiste prioriteiten gesteld? Wat zijn de consequenties als de overheid overal dezelfde veiligheid zou willen nastreven, in termen van kosten en in termen van slachtoffers? Het KiM gaat overleggen met het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) voor samenwerking.

### **3.3.2. Doorloop uit 2007**

<b>Projecten</b>	<b>Type onderzoek</b>	<b>Vraagsteller</b>	<b>Omvang<sup>1</sup></b>
<b>Kosten</b>			
L703	Maatschappelijke kosten verkeer en vervoer	Kennisopbouw KiM	Groot

*Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur)*

### **Kosten**

#### *L703 – Maatschappelijke kosten verkeer en vervoer*

Het doel van het project is een inschatting te maken van de ontwikkeling van maatschappelijke kosten van verkeer en vervoer voor de periode 1990-2006. 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?

### 3.4 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. Onder economie verstaan we hier de economische ontwikkeling van regio's, sectoren en Nederland als geheel. Het bredere begrip welvaart omvat bijvoorbeeld ook 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 (MKBA's) zijn hierbij een belangrijk instrument. Binnen dit programma zal regelmatig worden samengewerkt met het Centraal PlanBureau (CPB).

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

- Relatie mobiliteit, infrastructuur en economie;
- Welvaartseffecten.

*Programmamanager is Arjen 't Hoen.*

#### 3.4.1. Nieuwe projecten in 2008

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	
<b>Economische ontwikkeling</b>				
E801	De betekenis van de overheid voor de mainports	Kennisopbouw	DGTL	Groot
E802	Potentie samenwerking tussen zeehavens	Kennisopbouw	DGTL	Middel
E803	Achterlandcongestie en de rol van deep-sea en short-sea zeevaart	Beleidsprocessen	DGTL	Middel
E804	Het aandeel van de binnenvaart in containerlogistiek	Beleidsprocessen	DGTL	Middel
E805	Internationale benchmark capaciteitsbeleid luchthavens	Beleidsprocessen	DGTL	Klein
E806	Schiphol Langetermijnverkenning	Beleidsprocessen	DGTL	Middel
<b>Welvaartseffecten</b>				
E807	Flexibel investeren	Kennisopbouw	FMC	Groot
E808	Perspectief op maatschappelijk rendabele projecten	Kennisopbouw	DGP	Middel
E809	Ex-ante-evaluaties in de MIRT-domeinen	Beleidsprocessen	DGP	Middel
E810	Leidraad uitvoering business cases	Beleidsprocessen	FMC	Middel
E811	Kansrijk OV vanuit KBA-perspectief	Kennisopbouw	DGP	Middel
E812	Beleidsdoorlichtingen en -evaluaties	Beleidsprocessen	FMC	Groot
E813	Meerwaarde grondopbrengsten door infrastructuur projecten	Kennisopbouw	DGP	Middel
E814	Betekenis MKBA voor besluitvorming	Beleidsprocessen	FMC	Klein
E815	Second opinion infrastructuur Zuidas Amsterdam	Beleidsprocessen	DGP	Klein

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,1 - 0,3 fte, Klein minder dan 0,1 fte

---

### **Relatie mobiliteit, infrastructuur en economie**

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 V&W van groot belang. Die kennis is nodig voor het beantwoorden van de vraag hoe V&W de economische ontwikkeling kan stimuleren met het beleidsinstrumentarium dat V&W ter beschikking staat. Het KiM wil de kennis op dit terrein vergroten.

#### *E801 - De betekenis van de overheid voor de mainports*

Omdat de mainports Schiphol en de haven van Rotterdam belangrijk zijn voor de nationale economie, hebben beide mainports de laatste decennia specifieke aandacht gekregen in het overheidsbeleid. In dit project wordt onderzocht wat mogelijke rollen en instrumenten zijn van de overheid ten aanzien van de mainports en hoe effectief en efficiënt die instrumenten zijn. Specifieke aandacht wordt besteed aan de vraag wat de voor- en nadelen zijn van een gemeenschappelijk mainportbeleid voor beide mainports. Tevens wordt aandacht besteed aan de vraag of en hoe de overheid de synergie tussen beide mainports kan bevorderen. Onderdeel van dit project is een analyse wat de drijvende krachten zijn geweest achter de ontwikkeling van Schiphol en de Rotterdamse haven en wat de overheid hieraan heeft bijgedragen.

#### *E802 - Potentie samenwerking tussen zeehavens*

De Nota Zeehavens geeft aan selectief te moeten zijn in investeringen in bereikbaarheid van zeehavens. In dit project wordt onderzocht óf en zo ja welke mogelijkheden er zijn voor beleid gericht op specialisatie en samenwerking van zeehavens. Met samenwerking wordt in deze context bedoeld de mogelijkheden tot specialisatie in bepaalde typen havenactiviteiten, hetzij gerelateerd aan de transportfunctie en de vestigingsplaatsfunctie (van industrie bijvoorbeeld), hetzij aan de maatschappelijke welvaart. Allereerst moet dan duidelijk zijn wat de potentie is van een verdere specialisatie van havens en wat de mogelijkheden zijn om tot samenwerkingsverbanden te komen, beredeneerd vanuit sterkten en zwakten van individuele havens. Daarbij kan ook over de grenzen heen worden gekeken. De resultaten van dit project dienen als input voor een beleidsbrief over dit onderwerp.

#### *E803 - Achterlandcongestie en de rol van deep-sea en short-sea zeevaart*

Congestiearme achterlandverbindingen zijn van belang voor een haven en de zeezijdige gebruikers van de haven: de zeevaartsector. Omgekeerd zijn ook ontwikkelingen in de zeevaart van invloed op de congestie op de Nederlandse wegen. Zowel in positieve als in negatieve zin. Dit project verkent de invloed van een aantal ontwikkelingen in 'deep-sea' en 'short-sea' zeevervoer op de congestie over de weg, en doet waar mogelijk voorstellen voor maatregelen die bijdragen aan vermindering van de congestie. Voorbeelden van ontwikkelingen die nader uitgediept worden zijn:

- 
- groei van scheepsgrootte in met name de containerschepen, met piekbelasting als gevolg;
  - invloed havencongestie op potentie 'feederverkeer'.

De mogelijke rollen van de overheid bij deze ontwikkelingen, in het bijzonder voor de short-seasector, worden ten slotte zo specifiek mogelijk benoemd, inclusief voor- en nadelen. In het project zal worden samengewerkt met DVS.

#### *E804 - Het aandeel van de binnenvaart in containerlogistiek*

In het achterlandtransport van containers wordt sterk geconcurrereerd tussen de vervoersmodaliteiten binnenvaart, weg en spoor. Het huidige marktaandeel van de binnenvaart in het containertransport is 33%. Dit marktaandeel staat onder druk door inefficiënties in de transportketen, met name in de zeehavens. Zo kan er mogelijk winst worden behaald met een betere overslag van containers van de zeehaventerminals naar de binnenvaart. DGTL is voornemens verbeteringen in afhandelingscondities voor containerbinnenvaart te stimuleren. Voorafgaand daaraan is onderzoek gewenst naar optimalisatiemogelijkheden voor de binnenvaart en de mogelijke rollen die de overheid daarbij kan vervullen. De exacte onderzoeksvraag moet in overleg nog nader uitgewerkt worden.

#### *E805 - Internationale benchmark capaciteitsbeleid luchthavens*

Vliegtuigen veroorzaken geluidsoverlast rond luchthavens. Mede om die reden zijn er bij circa 450 vliegvelden wereldwijd beperkende maatregelen van kracht. In het kader van het project langetermijnverkenning Schiphol, wil DGTL inzicht in de wijze waarop overheden de capaciteit van luchthavens om milieuredenen inperken. Er is al veel bekend over de maatregelen die binnen Europa worden genomen. Het onderzoek dient zich daarom voor een groot deel te richten op maatregelen die buiten Europa worden genomen (in ieder geval in de VS). Het gaat om een klein onderzoek.

#### *E806 - Schiphol Langetermijnverkenning*

Het DGTL-project Langetermijnverkenning Schiphol betreft de voorbereiding van de besluitvorming over de langetermijnontwikkeling van Schiphol (2020 e.v.). Het KiM zal dit project met kennis ondersteunen. Gedacht kan worden aan een adviserende rol bij het begeleiden van de MKBA en/of het aanleveren van eventuele ontbrekende kennis en informatie voor de structuurvisie. De precieze bijdrage is ten tijde van het schrijven van dit werkprogramma nog niet bekend. Dit is een tijdreservering.

### **Welvaartseffecten**

De welvaartstheorie speelt een belangrijke rol in KiM-projecten. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is een belangrijk onderdeel van deze theorie, en kan worden gezien als een nuttig hulpmiddel in strategische beleidsvorming. Voor infrastructuurprojecten is de zogenaamde OEI-leidraad ontwikkeld. Toepassing van deze leidraad leidt tot een overzicht van de kosten en baten van (diverse varianten van) een infrastructuurproject: een Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI).

---

Diverse projecten en activiteiten van het KiM hebben betrekking op een MKBA of hebben een relatie met de welvaartstheorie. Deze projecten worden vaak in samenwerking of overleg met het CPB uitgevoerd.

*E807 - Flexibel investeren*

V&W legt zijn investeringsplannen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, (Ruimte) en Transport (MI(R)T) voor lange tijd vast. Tegelijk blijkt uit scenarioanalyses van de planbureaus dat de groei van mobiliteit en congestie - en daarmee de effectiviteit van beleid - sterk afhangen van onzekere ontwikkelingen. Een meer flexibele planning kan recht doen aan deze onzekerheden, waardoor over- of onderinvesteringen kunnen worden voorkomen. De voor- en nadelen van verschillende vormen van flexibel investeren worden in dit project onderzocht. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de 'optiewaarde' als methode om flexibiliteit te waarderen.

*E808 - Perspectief op maatschappelijk rendabele projecten*

De OEI-systematiek is een belangrijk hulpmiddel om het maatschappelijk rendement van voornemens voor concrete infrastructuurprojecten in kaart te brengen. Dit leidt regelmatig tot teleurstelling omdat een project niet voldoende rendement oplevert. Is dat te voorkomen? In dit onderzoek wordt verkend hoe de kans kan worden vergroot dat projecten worden geformuleerd met een positief maatschappelijk rendement. Dit kan wellicht door juist in die gebieden en op die trajecten projecten te formuleren waar zich belangrijke knelpunten voordoen, of waar ontwikkelingen worden tegengehouden die bijdragen aan de welvaart door ontoereikende infrastructuur.

*E809 – Ex-ante-evaluaties in de MIRT-domeinen*

In de diverse domeinen van het MIRT (Integrale gebiedsopgaven; Mobiliteit, Veiligheid en Leefbaarheid; Water en Klimaat; Ruimte, Wonen en Werken; Natuur en Landschap; Landbouw) worden diverse ex-ante-evaluatiemethoden gehanteerd. In dit project wordt onderzocht welke dat zijn, wordt onderzocht in hoeverre deze methoden op elkaar aansluiten en worden de voor- en nadelen geschetst van een uniform evaluatiekader, gebaseerd op de OEI-systematiek. De resultaten van dit project dienen als input voor de ontwikkeling van de nieuwe MIRT-systematiek.

*E810 - Leidraad uitvoering business cases*

Binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt regelmatig gevraagd om een 'business case'. Een 'business case' geeft inzicht in de kosten en baten voor de (private) exploitant van een project. In tegenstelling tot de afwegingskaders voor publieke investeringen (OEI/MKBA) en voor de keuze tussen publieke en private uitvoering (PSC en PPC), bestaat binnen Verkeer en Waterstaat (en ook overheidsbreed) geen standaard voor vorm en inhoud van een business case. Ook richtlijnen daarvoor ontbreken. Mede daardoor is onderlinge vergelijking van business cases moeilijk. Ook kunnen er zich problemen voordoen bij vergelijking met een eventuele latere MKBA. Dit project

---

biedt een leidraad voor de elementen die wel (en niet) in de business case thuis horen.

*E811 - Kansrijk OV vanuit MKBA-perspectief*

Veel OV-projecten die in de afgelopen jaren zijn voorgesteld, hadden een negatieve MKBA-score. Een bijdrage vanuit de rijksoverheid ligt dan niet voor de hand. De vraag is of er regio's, trajecten of corridors kunnen worden gedefinieerd voor OV-projecten, waarvan op voorhand duidelijk is dat de afweging van maatschappelijke kosten en baten een grote kans heeft positief uit te vallen. Projecten die dus zodanig bijdragen aan de welvaart dat een overheidsinvestering de moeite waard is. Voorbeelden uit binnen- en buitenland zullen door het KiM worden gebruikt. Dit project is een verbijzondering van project E808 en bouwt bovendien voort op de resultaten van project E708.

*E812 - Beleidsdoorlichtingen en -evaluaties*

Het KiM zal in overleg met FMC en de betreffende beleidsdirectie een bijdrage leveren aan beleidsdoorlichtingen en -evaluaties in het kader van VBTB (Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording). Deze bijdrage kan zowel het uitvoeren van (een deel van) de doorlichting/evaluatie betreffen als het deelnemen aan de begeleiding van een doorlichting/evaluatie. Ten tijde van het opstellen van dit werkprogramma is nog niet bekend aan welke beleidsdoorlichtingen en -evaluaties het KiM een bijdrage zal leveren en waar die uit zal bestaan. Daarom is een tijdreservering opgenomen.

*E813 - Meerwaarde grondopbrengsten door infrastructuurprojecten*

Nieuwe infrastructuur zorgt vrijwel altijd voor een grondwaardestijging in gebieden rondom die infrastructuur. Dit project gaat in op de volgende vragen. Hoe kan worden bepaald met welke grondwaardevermeerdering nieuwe infrastructuur gepaard gaat? Zijn er baten van infrastructuur die niet in de meerwaarde van grondopbrengsten tot uiting komen? Dit project betreft een specifiek aspect van kosten-batenanalyse van integrale gebiedsontwikkeling dat in de studieopdracht van de planbureaus (E710) niet aan bod komt. Het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf (GOB) is mede-opdrachtgever voor dit project.

*E814 - Betekenis MKBA voor besluitvorming*

In dit onderzoek wordt gekeken naar de volgende twee onderzoeksvragen:

1. Bij welke kosten-batenverhouding zou de overheid kunnen zeggen (rekening houdend met onzekerheden) dat projecten sowieso moeten worden uitgevoerd? En bij welke kosten-batenverhouding zijn stevige extra argumenten nodig om een project toch uit te voeren?
2. Hoe heeft de kosten-batenverhouding in het verleden doorgewerkt in de besluitvorming?

*E815 – Second opinion infrastructuur Zuidas Amsterdam*

In dit onderzoek wordt een second opinion gegeven op een MKBA door PRC naar nieuwe infrastructuur rond de Zuidas Amsterdam.



### 3.4.2. Doorloop uit 2007

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	
<b>Economische ontwikkeling</b>				
E701	Indirecte effecten goederenvervoer	Kennisopbouw	DGTL	Middel
E703	Vrijetijdsverkeer vanuit economische invalshoek	Kennisopbouw	DGP	Klein
E706	Economische en maatschappelijke betekenis wegvervoer	Beleidsprocessen	DGTL	Klein
<b>Welvaartseffecten</b>				
E707	Economische waardering betrouwbaarheid reistijden voor diverse modaliteiten	Kennisopbouw	DGP/DGTL	Klein
E708	Effect van investeringen in het OV	Kennisopbouw	DGP	Middel
E710	OEI bij projecten voor integrale gebiedsontwikkeling	Kennisopbouw	FMC	Klein
E711	OEI bij beheer en onderhoud	Beleidsprocessen	FMC	Middel
E712	Communicatie OEI	Kennisopbouw	FMC	Middel
E715	Methodologie ex-postevaluaties	Kennisopbouw	FMC	Groot

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,1 - 0,3 fte, Klein minder dan 0,1 fte

#### **Economische ontwikkeling**

##### *E701 - Indirecte 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 bij te dragen aan de oplossing van deze onduidelijkheden en discussie. In 2007 is op basis van gesprekken met belanghebbenden, beleidsmedewerkers en KBA-experts een issueanalyse uitgevoerd. Op basis van deze issues zijn oplossingen geformuleerd en afgestemd met de geïnterviewden. Er bleek behoefte te bestaan aan een uitwerking van de effecten waarover onduidelijkheid bestaat. Dit wordt in dit project opgepakt. Daarnaast wordt verkend welke condities bepalen dat de indirecte effecten groot dan wel klein zijn en wanneer positief dan wel negatief. Dit deel van het onderzoek wordt uitbesteed. Deze activiteiten lopen nog tot begin 2008 door.

##### *E703 - Vrijetijdsverkeer vanuit economische invalshoek*

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

---

*E706 - Economische en maatschappelijke betekenis wegvervoer*

Fase 1 van dit project is een second opinion op een in opdracht van DCTL uitgevoerd project. Deze second opinion is in 2007 afgerond. Fase 2 behelst een verkenning van beleidsopties (inclusief voor- en nadelen) en zal mogelijk door het KiM worden uitgevoerd. Dit is een tijdsreservering voor fase 2, vooruitlopend op definitieve besluitvorming wat het KiM wel of niet gaat doen in fase 2.

**Welvaartseffecten**

*E707 - Economische waardering betrouwbaarheid reistijden voor diverse modaliteiten*

Twee belangrijke batenposten van congestiereductie 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.

*E708 - Effecten van investeringen in het OV*

Van belang in discussies over de rol van het openbaar vervoer, 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.

*E710 - OEI bij projecten voor integrale gebiedsontwikkeling*

De OEI-leidraad is gericht op infrastructuurprojecten. Integrale gebiedsontwikkeling betreft gebiedsgerichte programma's, met daarin ruimtelijke en infrastructurele projecten en maatregelen. Hierbij spelen lastig in geld uit te drukken effecten (zoals ruimtelijke kwaliteit) een belangrijke rol. De Regionale Plancommissie (RPC) en de Interdepartementale Commissie inzake het Economische Structuurbeleid (ICRE) hebben in 2007 via het kernteam OEI de planbureaus de studieopdracht gegeven aspecten te benoemen die ontbreken in maatschappelijke kosten-batenanalyses van projecten voor integrale gebiedsontwikkeling. In het kader van deze studie wordt een 'Handleiding MKBA van projecten voor integrale gebiedsontwikkeling' opgesteld, en wordt onderzoek gedaan naar het meten en moneteriseren van zogenaamde zwakke waarden in de MKBA zoals natuur, landschap en cultuurhistorie, het bepalen van de stijging van de vastgoedwaarden in en rondom projecten voor integrale gebiedsontwikkeling, en onderzoek naar methoden voor het in kaart

---

brengen en waarderen van effecten op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (optiewaarden) voor met name verstedelijking en het watermanagement. In 2008 komen de resultaten beschikbaar. Het KiM neemt deel in de begeleiding van deze projecten.

*E711 - OEI bij beheer en onderhoud*

Het kabinet heeft een reactie op de uitkomsten van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Beleid en Onderhoud (IBO B&O) aan de Tweede Kamer gestuurd, waarin een aantal maatregelen wordt aangekondigd. Deze maatregelen worden uitgevoerd door de werkgroep Follow up IBO B&O onder voorzitterschap van DGP. Het KiM neemt deel aan deze werkgroep, en trekt de actie over hoe om te gaan met disconteringsvoet en risico-opslag conform OEI, bij onderhoudsafwegingen. Tevens draagt het KiM bij aan de maatregel 'ontwikkeling van MKBA-methodiek' middels een discussienotitie over de verhouding van MKBA-methodiek tot normstelling.

*E712 - Communicatie OEI*

De OEI-leidraad is met de aanvullingen inmiddels uitgegroeid tot een vrij omvangrijke bundel rapportages. De OEI-leidraad wordt daarnaast als basis gehanteerd voor handleidingen in het milieu- en ruimtelijke domein. Verdere verdieping en verbreding liggen in het verschiet. Voor veel betrokkenen is het vaak onduidelijk of bestaan er misverstanden over wat wel en niet wordt voorgeschreven in de OEI-leidraad. Doel van dit project is de communicatie over de OEI-leidraad te verbeteren. Naar aanleiding van een interviewronde naar knelpunten richt dit project zich in 2008 op het verbeteren van de website en de actualisatie van de OEI-publicaties en het opzetten van een nieuwe structuur voor de OEI-leidraad.

*E715 - Methodologie ex-postevaluaties*

Dit project is gericht op het verkennen van de wenselijkheid van ex-postevaluaties, methodologische aspecten (mogelijkheden en onmogelijkheden) van ex-postevaluaties en de manier waarop ex-postevaluaties georganiseerd zouden kunnen worden. Het project is primair gericht op ex-postevaluaties van infrastructuurprojecten. Dat is ook het onderscheid met de beleidsdoorlichtingen en -evaluaties in het kader van VBTB zoals opgenomen bij E812.

### **3.5 Marktordening**

De marktordening in verschillende sectoren is in beweging en internationaliseert. Dit geldt ook voor de verkeers- en vervoersmarkt. 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 financiering van infrastructuur. Een centrale vraag hierbij is hoe de overheid haar verantwoordelijkheid voor publieke belangen op een effectieve en doelmatige manier kan waarborgen. Vragen 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.*

### 3.5.1. Nieuwe projecten in 2008

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>
M801 Rol overheid bij informatievoorziening OV	Beleidsprocessen	DGP	Middel
M802 Prijsvorming taximarkt	Beleidsprocessen	DGP	Groot
M803 Europese spoormarkt 2015	Kennisopbouw	DGP	Groot

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,1 - 0,3 fte

#### *M801 - Rol overheid bij informatievoorziening OV*

Openbaarvervoerbedrijven informeren hun (potentiële) klanten over de dienstregeling en eventuele afwijkingen daarvan. Voor de reiziger die een ketenverplaatsing maakt, of voor de reiziger die kan kiezen tussen vervoerbedrijven of modaliteiten is dit nogal omslachtig. Die reiziger zou gebaat zijn bij geïntegreerde informatievoorziening. Kan de markt hierin voorzien? Wat staat een eventuele markt voor reizigersinformatie in de weg? Welke randvoorwaarden kan de overheid voor deze markt realiseren?

#### *M802 - Prijsvorming taximarkt*

Het Nederlandse publiek geeft steeds een lage waardering voor de prijs van het straattaxivervoer, afgezet tegen de waardering voor andere gebruikskennmerken van de taxi (zie taximonitor 1999-2006). De deregulering van de taximarkt in 2000 heeft dat niet veranderd. Bij publiek en politiek leeft het gevoel dat de taxi in Nederland duurder is dan in andere landen. Dit project wil met internationaal vergelijkend onderzoek in beeld brengen hoe de Nederlandse taxitarieven zich verhouden tot die van elders en welk element doorslaggevend is voor een eventueel relatief hoge prijs (marktstructuur, ruimtelijke/verkeerskundige kenmerken, loonkosten, marktordening). Welke instrumenten heeft de overheid om de tarieven te beïnvloeden binnen de huidige marktordening of door de marktordening aan te passen? Welke effecten hebben deze maatregelen, bijvoorbeeld op het OV-gebruik? Om deze vraag te beantwoorden is het nodig in te gaan op de huidige rol van de taxi in het OV-systeem.

#### *M803 - De Europese spoormarkt in 2015*

Tot in 2015 ligt in principe de bestaande marktordening op het Nederlandse spoor vast. Nederland wordt sterk beïnvloed door ontwikkelingen in Europa en de doorlooptijden van veranderprocessen zijn lang. Het is daarom relevant nu al te oriënteren hoe de Europese

---

markt voor personenvervoer (op het spoor en zijn omgeving) er in 2015 uit zal zien. Hoe bestendig is de huidige Nederlandse marktordening voor de verwachte ontwikkelingen in Europa? Om welke aanpassingen vragen die ontwikkelingen, teneinde een maximaal maatschappelijk rendement uit het spoor te halen?

### 3.5.2. Doorloop uit 2007

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup> in 2008
M703	Marktordening Spoor	DGP	Middel

<sup>1</sup> Omvang: Middel betekent 0,1 - 0,3 fte

#### *M703 - Marktordening spoor*

In de motie Wolfson wordt gevraagd om een nota waarin alternatieve ordeningsmodellen voor de spoorsector en hun voor- en nadelen worden beschreven. In dat licht werkt de directie Spoor aan een analysekader, waarin de positieve en negatieve aspecten van de verschillende ordeningsmodellen eenduidig naast elkaar gezet kunnen worden. Dit analysekader wordt vervolgens toegepast op het bestaande en alternatieve ordeningsmodellen. Bij het ontwikkelen en toepassen van dit analysekader speelt het KiM, samen met het Ministerie van Economische Zaken, de rol van deskundige en sparringpartner.

## 3.6 Overheidsorganisatie

Taken en bevoegdheden zijn in Nederland verspreid over verschillende overheidslagen. Dit geldt onder meer voor 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 er binnen en tussen de diverse overheidslagen zijn en welke voor- en nadelen die hebben. Belangrijk aspect hierbij is ook de vormgeving van samenwerking tussen de verschillende overheidslagen.

*Programmamanager is Nelly Kalfs.*

---

### 3.6.1. Nieuwe projecten in 2008

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	
O801	Instrumentkeuze in het verkeers- en vervoersbeleid	Kennisopbouw	KiM	Groot
O802	Bijdrage inspectie aan het halen van beleidsdoelen Nota Mobiliteit	Beleidsprocessen	FMC	Middel
O803	Ondersteuning commissie Elverding	Beleidsprocessen	DGP	Middel
O804	Europees toezicht versus Nederlands toezicht	Beleidsprocessen	IVW	Middel
O805	Onderzoeksinfrastructuur luchtvaart en -havens	Beleidsprocessen	DGTL	Klein
O806	Invloed economie op nalevingsgedrag	Kennisopbouw	IVW	Klein

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,1 - 0,3 fte

#### *O801 - Instrumentkeuze in het verkeers- en vervoersbeleid*

Beleidsvoorstellen komen doorgaans voort uit complexe processen waarin toekomstvisies, belangen en lobbyen een belangrijke rol spelen. Deze processen worden vaak onderzocht en beschreven door bestuurskundigen. Vervolgens kunnen deze beleidsvoorstellen de toets van rationele, inhoudelijke analyses door verkeerskundigen en economen vaak niet doorstaan. Het doel van dit project is om deze fasen te integreren door de keuze van beleidsinstrumenten te baseren op inhoudelijke overwegingen. Het doel van het project is uiteraard niet om beleidskeuzes op voorhand vast te leggen; wel om meer inzicht te geven in relevante overwegingen. Binnen dit project wordt een systematische methode ontwikkeld om op basis van kenmerken van beleidsproblemen te kiezen tussen infrastructuur, regulering, prijsbeleid, subsidies en overreding.

#### *O802 - Bijdrage inspectie aan het halen van beleidsdoelen Nota Mobiliteit*

In welke mate dragen de inspectietaken bij aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit? Het KiM zal een schema opstellen waarin de inspectietaken gekoppeld worden aan de doelen uit de Nota Mobiliteit. In het schema zullen ook (sub)doelen van IVW, indicatoren en kosten worden opgenomen. Van de inspectietaken die niet aan de Nota Mobiliteit kunnen worden gekoppeld zullen de andere beleidsmatige verankeringen worden geduid. De mate van koppeling tussen beleid en toezicht zal worden geanalyseerd, waarbij zowel de koppeling van individuele doelen aan taken als de onderlinge samenhang in ogenschouw wordt genomen. IVW wordt bij dit project betrokken.

#### *O803 - Ondersteuning commissie Elverding*

De Commissie Elverding zal advies uitbrengen over de versnelling van procedures bij de aanleg van infrastructuur. Mogelijk heeft de Commissie kennisvragen aan het KiM. Dit project reserveert daar tijd voor. De commissie is nog niet gestart zodat op dit moment de kennisvragen niet bekend zijn.

---

#### *O804 - Europees toezicht versus Nederlands toezicht*

Vanuit Brussel bestaat er een beweging richting meer repressie, meer middelregelgeving en meer objectgerichte controles. Bij de inspectie is sprake van meer 'compliance assistance', meer doelregelgeving en meer systeemtoezicht. In hoeverre bestaat een spanningsveld tussen beide ontwikkelingen? Dit onderzoek richt zich in eerste instantie op de vraag of dit spanningsveld inderdaad bestaat. Zo ja, dan is de volgende vraag hoe de inspectie hier op inspeelt en of dit beter kan. Resultaten kunnen eventueel leiden tot een slimmere, meer proactieve beïnvloeding van Brussel door inspecties.

#### *O805 - Onderzoeksinfrastructuur luchtvaart en -havens*

DGTL wil inzicht in de onderzoeksinfrastructuur luchtvaart en -havens. Wie doet wat in Nederland? Afstemming met het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) zal plaatsvinden.

#### *O806 - Invloed economie op nalevingsgedrag*

IVW baseert haar toezicht onder andere op risicoanalyses en nalevingsmetingen. In hoeverre hebben economische veranderingen invloed op nalevingsgedrag en veiligheidsrisico's? Waar is het bestaan van een dergelijk causaal verband van afhankelijk? Hoe kan de Inspectie Verkeer en Waterstaat hier op anticiperen?

### **3.6.2. Doorloop uit 2007**

Projecten	Type onderzoek	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>
O702 ERA-NET 2	Kennisopbouw	DIZ	Groot
O705 Effectiviteit toezicht (ontwikkeling methodiek)	Beleidsprocessen	IVW	Middel

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,3 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,1 - 0,3 fte

#### *O702 - ERA-NET Transport*

Het KiM neemt namens het departement deel aan dit Europees gefinancierd project door middel van het uitvoeren van inhoudelijke 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 onderzoeksprogrammering. Op basis van deze analyses wordt voor het departement relevante informatie verzameld over onderzoeksprioriteiten in andere landen en mede in relatie tot Nota Mobiliteit-prioriteiten voorstellen gedaan voor onderwerpen in een transnationale strategische onderzoeksagenda.

#### *O705 - Effectiviteit toezicht (ontwikkeling methodiek)*

In het kader van het programma 'Toezicht in Beweging' van IVW bestaat de behoefte om de effectiviteit van toezicht nader te onderzoeken. Daaronder vallen vooral een verkenning van de mogelijkheden om de effectiviteit van toezicht te verbeteren. In het werkprogramma 2007 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. De internationale benchmark is bijna afgerond. In 2008 zal de methodiekontwikkeling plaatsvinden.

### 3.7 Begeleidingsprojecten

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de projecten die door anderen, bijvoorbeeld DVS, worden uitgevoerd en waar het KiM een ondersteunende en/of begeleidende rol heeft.

Begeleidingsprojecten		Vraagsteller
<b>Gedrag</b>		
G809	Mobiliteitsmanagement, gedrag en marketing	DGP
<b>Bereikbaarheid en mobiliteit</b>		
B722	ACCM-model	DGTL
B729	Advisering MKBA Schiphol lange termijn	DGTL
B813	DVM effectbepaling	DGP
B814	Begeleiden goederenvervoermonitor	DGTL
B815	Begeleiden Monitor Nota Mobiliteit	DGP
B816	Ondersteunen beleidstraject 'benutten'	DGP
B817	JTRC Betrouwbaarheid	RWS
B818	Vergelijking modellen indirecte effecten	RWS
B819	Ondersteuning Strat. Programma verkeersveiligheid	DGP
<b>Leefomgeving en ruimte</b>		
L805	Internationale scan zeehavens luchtkwaliteit klimaatbestendigheid	DGTL
L806	Milieunormen in internationaal perspectief	DGP
L807	OV en ruimte 2040	DGP
L808	Begeleiden ontwikkeling Veiligheidsbalans	IVW
L809	Begeleiden Monitor Nota Ruimte	DGP
L810	Ondersteunen MKBA nieuwe NEC-plafonds (Europese emissieplafonds)	DAB
<b>Economie en welvaart</b>		
E706	Economische en maatschappelijke betekenis wegvervoer	DGTL
E710	OEI bij projecten voor integrale gebiedsontwikkeling	FMC
E716	MKBA basisnet gevaarlijke stoffen	DGTL
E719	Projectspecifieke risicowaardering	FMC
E720	Luchtvaartpolitiek afwegingskader	DGTL
E722	KBA zeetoeegang IJmuiden	DGTL
E815	Second opinion infrastructuurkosten wegvervoer	DGTL
E816	Begeleidingsgroep pakketstudie Utrecht	FMC
<b>Overheidsorganisatie</b>		
O807	Ondersteunen onderzoeksprogrammering IVW	IVW
O808	Ondersteunen doorlichting DGTL-sectoren	DGTL



---

### 3.8 Kennisopbouw meerjarig

In 2008 zullen in samenwerking met de Vrije Universiteit van Amsterdam twee promotieonderzoeken bij het KiM starten.

Promotieonderzoeken	Type onderzoek
P801    Betrouwbaarheid van reistijden	Kennisopbouw    KiM/VU
P802    Infrastructuur in de 19e en 20e eeuw	Kennisopbouw    KiM/VU
P803    Arbeidsmarkteffecten van prijsbeleid	Kennisopbouw    KiM/VU

*Tussen P802 en P803 zal nog worden gekozen*

#### *P801 - Betrouwbaarheid van reistijden*

De onderzoeksvragen zijn:

- Hoe groot is de spreiding van deur-tot-deurreistijden? Is de spreiding toegenomen in de tijd?
- Is de spreiding (bij benadering) evenredig met de totale reistijd? Of met de totale vertraging?
- Welke verwachtingen hebben reizigers/vervoerders over reistijden? Zijn deze rationeel? Of is er een systematische bias?
- Hoe ervaren reizigers en vervoerders onverwachte versnellingen en vertragingen? Zijn de kosten van ingecalculeerde en onverwachte vertragingen even groot?
- Verandert de waarde van onbetrouwbaarheid in de tijd? Wordt 'just in time' steeds belangrijker?

#### **(Tussen P802 en P803 zal nog worden gekozen)**

#### *P802 - Infrastructuur in de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw*

De onderzoeksvragen zijn:

- Zijn steden aan het spoor en aan de snelweg sneller gegroeid dan andere steden in de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw? Treedt dit effect alleen of vooral onder bepaalde condities op? Valt er iets te zeggen over de causaliteit (groeit de stad door de infrastructuur, of wordt infrastructuur aangelegd daar waar groei verwacht wordt?)
- Zijn regio's met een internationale luchthaven sneller gegroeid dan andere regio's? Is er verschil tussen hubs en steden aan het einde van spokes?
- Zijn dergelijke effecten additioneel of distributief?
- In hoeverre wordt de sectorstructuur (economische specialisatie) beïnvloed door vervoersmogelijkheden?

#### *P803 - Arbeidsmarkteffecten van prijsbeleid*

De centrale vraag van dit onderzoek is hoe groot arbeidsmarkteffecten van prijsbeleid op de weg zijn. En of de effecten worden beïnvloed door de vorm van prijsbeleid en door mogelijk aanvullend beleid. Concrete onderzoeksvragen zijn:

- Hoe groot zijn de segmenten die hogere, respectievelijk lagere gegeneraliseerde reiskosten ondervinden?
- Hoe sterk stijgen of dalen hun reiskosten?
- Welke invloed heeft dit op hun woon-werkafstanden?

- 
- Welke invloed heeft dit op de werking van de arbeidsmarkt (bijv. de mate waarin werknemers passende functies vervullen, lonen en de mate van werkloosheid)
  - Treden door de arbeidsmarkteffecten additionele welvaartseffecten op, boven op de tijdwinst? Hoe groot zijn deze additionele voordelen in verhouding tot de waarde van de tijdwinst?

---

## 4. Verdeling over programma's en V&W-diensten

---

### *Capaciteitsverdeling over programma's*

De capaciteitsinzet is als volgt verdeeld over de programma's:

<i>Programma</i>	<i>Capaciteitsinzet</i>
Bereikbaarheid en Mobiliteit	24
Economie en Welvaart	22
Gedrag	12
Leefomgeving en Ruimte	6
Marktordening	4
Overheidsorganisatie	7
Ad hoc vragen beleid	10
Interne activiteiten en management	15
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>

### *Capaciteitsverdeling over typen projecten*

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

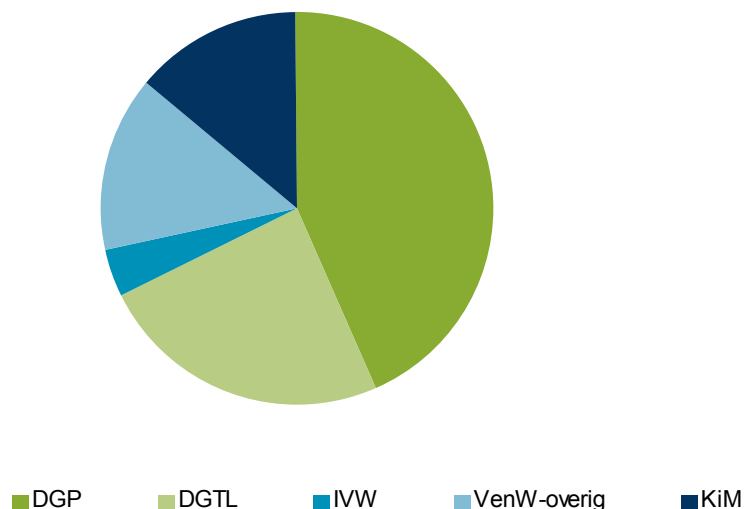
- Kennisopbouw: 48%
- Beleidsprocessen: 48%
- Ondersteuning: 4%

### *Capaciteitsverdeling over diensten*

De verdeling over verzoeken van de verschillende diensten staat in onderstaand diagram weergegeven. 43% van de KiM-inzet is voor DGP, 24% voor DGTL, iets minder dan 5% voor IVW en ongeveer 14% voor activiteiten op verzoek van andere onderdelen van V&W en 14% van de activiteiten is op eigen initiatief in het werkprogramma opgenomen.

---

**Figuur 4.1**  
Verdeling capaciteitsinzet over de verschillende diensten



---

---

### **Kennisgebieden waarop het KiM een stevige eigen deskundigheid bezit of verwerft**

1. Gedrag
  - Maatschappelijke verkenningen (demografisch, sociaal, cultureel) en de invloed daarvan op verkeer en vervoer
  - Instrumenten voor en effecten van gedragsbeïnvloeding (zowel individuen als organisaties)
  - (In het bijzonder) effecten van prijsbeleid
  - Belevingsaspecten van mobiliteit
2. Bereikbaarheid en Mobiliteit
  - Verklaringen van ontwikkelingen
  - Uitvoeren van prognoses
  - Het schatten van beleidseffecten
  - Uitvoeren specifieke studies
  - Verkeers- en vervoersmodellen (meedenken over verdere ontwikkeling modellen in Nederland, second opinions, adviezen, mogelijk kleine modellen ontwikkelen)
3. Leefomgeving en Ruimte
  - Milieu (Klimaatverandering, luchtkwaliteit)
4. Economie en Welvaart
  - Relatie mobiliteit, infrastructuur en economie
  - Welvaartseffecten: methodologische aspecten MKBA's, betekenis en rol MKBA's, toetsen MKBA's
5. Marktordening
6. Overheidsorganisatie
  - Verantwoordelijkheidsdeling tussen de verschillende overheden en (dynamiek in/beïnvloeding van) besluitvormingsprocessen
  - Toezicht

### **Overige kennisgebieden**

1. Gedrag
  - Draagvlak voor beleid
  - Communicatie/marketing als beleidsinstrument en beleidseffect
2. Leefomgeving en Ruimte
  - Verkeersveiligheid
  - Ruimte
3. Economie en Welvaart
  - Welvaartseffecten: uitvoeren MKBA's
4. Overheidsorganisatie
  - Bestuurlijke verhoudingen
  - Internationale mobiliteitsaspecten

---

---



