



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

# Werkprogramma 2010

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



# Werkprogramma 2010

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

December 2009

# Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister van VenW weer te geven.

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Het werkprogramma in vogelvlucht	5
1.2	Toelichting op de hoofdstukken 2 tot en met 7	7
<b>2</b>	<b>Projectbeschrijvingen programma Bereikbaarheid en Mobiliteit</b>	<b>9</b>
2.1	Onderzoeksprojecten	9
2.2	Kennis aan tafel	13
<b>3</b>	<b>Projectbeschrijvingen programma Economie en Welvaart</b>	<b>15</b>
3.1	Onderzoeksprojecten	15
3.2	Kennis aan tafel	21
<b>4</b>	<b>Projectbeschrijvingen programma Gedrag</b>	<b>25</b>
4.1	Onderzoeksprojecten	25
4.2	Kennis aan tafel	27
<b>5</b>	<b>Projectbeschrijvingen programma Leefomgeving en Ruimte</b>	<b>29</b>
5.1	Onderzoeksprojecten	29
5.2	Kennis aan tafel	31
<b>6</b>	<b>Projectbeschrijvingen programma Marktordening</b>	<b>33</b>
6.1	Onderzoeksprojecten	33
6.2	Kennis aan tafel	34
<b>7</b>	<b>Projectbeschrijvingen programma Overheidsorganisatie</b>	<b>35</b>
7.1	Onderzoeksprojecten	35
7.2	Kennis aan tafel	37
<b>8</b>	<b>Analyse inzet van het KiM</b>	<b>39</b>
<b>9</b>	<b>Over het KiM</b>	<b>41</b>
9.1	Doel, missie en positie	41
9.2	Kennisfunctie	41
9.3	Het typische KiM-product	43
9.4	Organisatie	44
9.5	Aansluiting bij Vernieuwen, Verbinden, Vertrouwen	44
<b>Bijlage A</b>	<b>Samenvattend projectoverzicht</b>	<b>47</b>
<b>Bijlage B</b>	<b>Afronding onderzoeksprojecten begin 2010</b>	<b>51</b>
<b>Bijlage C</b>	<b>Promotieonderzoeken</b>	<b>53</b>



# 1 Inleiding

## 1.1

### Het werkprogramma in vogelvlucht

Voor u ligt het Werkprogramma 2010 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het werkprogramma is bestemd voor de medewerkers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) en voor andere personen en organisaties die geïnteresseerd zijn in de activiteiten van het KiM.

#### Een bijzonder jaar

2010 is een bijzonder jaar voor het KiM. Ten eerste is 2010 het jaar van de voorbereiding op de volgende kabinetsperiode, het jaar van de heroverwegingen van het kabinet (de sterk verslechterde overheidsfinanciën dwingt de overheid ertoe om duidelijke keuzes te maken) en het jaar waarin de Europese Commissie een nieuw Witboek voor het verkeer- en vervoerbeleid zal uitbrengen. In dergelijke omstandigheden zijn verkenningen en beleidsanalyses geen overbodige luxe voor beleid. Voor het KiM is het ook een bijzonder jaar omdat 2010 het jaar na de evaluatie is. Bij de oprichting van het KiM is aan de Tweede Kamer aangekondigd dat het KiM drie jaar na de oprichting geëvalueerd zal worden. Deze evaluatie is in de tweede helft van 2009 uitgevoerd.

#### Over het KiM

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) is op 1 september 2006 door het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) opgericht. Het doel van het KiM is om de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken en te verbreden en zo van VenW een meer kennisgedreven organisatie te maken. Het KiM vervult hierbij een viertal kennisfuncties:

- Strategische kennisontwikkeling: het ontwikkelen van nieuwe kennis voor VenW-beleid (zoals toekomstverkenningen en beleidsanalyses);
- Kennisontsluiting: het integreren en toegankelijk maken van bestaande kennis ten behoeve van VenW;
- Kennisinbreng: het (collegiaal) inbrengen van kennis in beleidsprocessen en het bieden van een klankbord voor de beleidsdirecties binnen VenW;
- Kritisch tegengeluid: het spiegelen van de huidige beleidslijnen aan de hand van bestaande kennis.

De werkzaamheden van het KiM zijn georganiseerd binnen zes programma's. Alle activiteiten van het KiM hebben een plaats binnen deze programma's. Programma's zijn daarmee in feite een samenhangende groep van onderzoeksprojecten en andere activiteiten.

#### Brede insteek

Om de kennisfuncties te kunnen vervullen, heeft het KiM een brede insteek ten aanzien van mobiliteit. Dit komt ten eerste tot uitdrukking in de brede samenstelling van disciplines die binnen het KiM vertegenwoordigd zijn (waaronder economie, sociale geografie, planologie, sociologie, psychologie, verkeerskunde en bestuurskunde). Ten tweede uit zich dat in een brede oriëntatie op het werkveld waarbij niet alleen aandacht wordt besteed aan de

wisselwerking tussen de vraag- en aanbodzijde van mobiliteit, maar ook aan de wederkerige relaties tussen mobiliteit en externe ontwikkelingen (waaronder economische, demografische, politiek-bestuurlijke, sociaal-culturele en technologische ontwikkelingen, en ontwikkelingen in de leefomgeving). Een belangrijk verschil met de planbureaus is dat de planbureaus kijken naar vraagstukken op diverse beleidsterreinen (waaronder mobiliteit) vanuit een bepaalde invalshoek (economie, leefomgeving en gedrag). Het KiM kijkt specifiek naar vraagstukken op het beleidsterrein mobiliteit vanuit verschillende invalshoeken (economie, leefomgeving en gedrag).

### **KiM levert publicaties en 'kennis aan tafel'**

De meest zichtbare producten van het KiM zijn de publicaties (rapporten, achtergronddocumenten, second opinions en papers). Het KiM heeft de afgelopen jaren een groot aantal publicaties uitgebracht. Het 'typische KiM-product' wordt als volgt omschreven: een strategische, multidisciplinaire en analytische balans, verkenning of beleidsanalyse met 'beleidsknoppen' maar zonder beleidsadviezen, over één of meer belangrijke VenW-mobiliteitsdossiers, opgesteld in nauw contact met beleidsmakers (zie ook paragraaf 9.3). Minstens even belangrijk zijn echter de andere 'diensten' die het KiM levert. Het gaat hierbij om kennis aan tafel: het 'hands-on' inbrengen van kennis in beleidsprocessen middels gesprekken, presentaties, korte notities, het inbrengen van kennis in werkgroepen en begeleiding van extern onderzoek. Daarnaast denkt het KiM mee met de VenW- onderdelen over het opzetten van de onderzoeksprogrammering en bij het formuleren van strategische kennisvragen. Ook levert het KiM een bijdrage aan de Kenniskamer VenW. Kennis aan tafel omvat ook ad hoc activiteiten. Dit zijn kleine vragen die bij het beleid gedurende het jaar tijdens lopende beleidsprocessen opkomen. Tot slot organiseert het KiM jaarlijks een symposium. In 2010 staat het symposium in het teken van trends in de samenleving en de effecten daarvan op mobiliteit. De titel is: 'Min of meer'.

### **Totstandkoming werkprogramma**

Het werkprogramma van het KiM komt grotendeels vraaggestuurd en in dialoog met VenW tot stand. Er zijn drie belangrijke bronnen voor de strategische kennisvragen:

- Kennisvragen vanuit VenW-onderdelen: dit betreft het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMo), het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM), de directies Financiën, Management en Control (FMC) en Strategie, Kennis en Innovatie (SKI) en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW).
- Strategische Kennis- en Innovatieagenda Mobiliteit en Water: kennisvragen voor het werkprogramma zijn ook geïnspireerd door de kennisbehoeften van VenW voor de lange termijn, zoals weergegeven in de Strategische Kennis- en Innovatieagenda Mobiliteit en Water.
- Eigen ideeën: een deel van de onderzoeksprogrammering is ontstaan vanuit eigen ideeën van het KiM, gericht op prikkelend onderzoek en 'witte vlekken' in de kennis van het mobiliteitsbeleid. Deze ideeën zijn voorgelegd aan beleidsdirecties, en waar ze aansloten op beleidsvragen, in het werkprogramma opgenomen.

Nieuwe projectideeën zijn kritisch geprioriteerd. Dit is gedaan op basis van de urgentie van een project voor opdrachtgevers, aansluiting van de onderzoeksvragen op de kennis en kunde van het KiM en de mate waarin een typisch KiM-product kan worden geleverd. Hiervoor is op verschillende niveaus afstemming geweest met de verschillende onderdelen van VenW. Daarnaast heeft overleg over het werkprogramma plaatsgevonden met onze kennispartners de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat, de samenwerkende Raden voor Leefomgeving en Infrastructuur, het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het Centraal Planbureau (CPB), het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Het werkprogramma is ter advies voorgelegd aan de Programmaraad van het KiM en is vastgesteld door de secretaris-generaal van VenW.



### Accentverschuivingen ten opzichte van voorgaande jaren

Ten opzichte van voorgaande jaren kent dit werkprogramma een aantal accentverschuivingen:

- Meer 'kennis aan tafel': het KiM zet zich in toenemende mate in op kennis aan tafel. Dit is conform de aanbeveling van de evaluatiecommissie om beleidsmakers, meer dan al gebeurt, te ondersteunen door het informeel aanleveren van relevante kennis. In het werkprogramma 2010 is hiervoor 20% ruimte gereserveerd.
- Bundeling van onderzoeksvragen: het KiM werkt vraaggestuurd. Dit kan leiden tot een waslijst aan vragen. Om versnippering tegen te gaan, hebben we bij de totstandkoming van het werkprogramma de vragen in samenspraak met beleid zoveel mogelijk proberen te bundelen.
- Specifieke aandacht voor de beleidsprioriteiten: bij de totstandkoming van het werkprogramma 2010 is sterker geredeneerd vanuit de onderwerpen die bij beleid centraal staan. Bij de projectbeschrijvingen wordt de relatie met de beleidsprioriteiten geëxpliciteerd.
- Sterke verbondenheid met andere actoren en initiatieven: bij het opstellen van het werkprogramma is gezocht naar samenwerking met onze kennispartners (zie totstandkoming werkprogramma). Daarnaast wordt bij de uitvoering van projecten samengewerkt met universiteiten en wordt verbinding gelegd met het onderzoeksprogramma Duurzame Bereikbaarheid Randstad (DBR) en het gedachtegoed van Transumo (TRansition SUstainable MObility).

### Gezichtsbepalende projecten

Net als vorige jaar hebben we ook dit jaar een aantal projecten als gezichtsbepalend gekarakteriseerd (deze projecten zijn in de hoofdstukken 2 tot en met 7 en in bijlage A aangeduid met een \*). Gezichtsbepalende projecten zijn projecten waarvan we verwachten dat zij een belangrijke rol spelen in de beleidsdiscussies. Het gaat om de volgende projecten:

- Mobiliteitsbalans 2010 - B25
- OEI voor integrale en gebiedsgerichte aanpak - B26
- Verkenning duurzaam vervoerssysteem 2030-2050 - B58
- Terugkeergedrag na afschaffen vliegtax - B4
- Bereikbaarheid in verstedelijkte regio's - L901

## 1.2

### Toelichting op de hoofdstukken 2 tot en met 7

De hoofdstukken 2 tot en met 7 van dit werkprogramma bevatten beschrijvingen van de inhoud van de projecten per programma. Het KiM maakt daarbij een onderscheid naar onderzoeksprojecten en kennis aan tafel:

- Onderzoeksprojecten: de KiM onderzoeksprojecten zijn meestal direct gerelateerd aan lopende beleidstrajecten of -processen. Het kan echter ook gaan om kennisopbouw.
- Kennis aan tafel: bij diverse beleidstrajecten brengt het KiM ook los van onderzoeksprojecten kennis in. Het geven van mondelinge reflecties, schriftelijke second opinions, het begeleiden van extern onderzoek en het organiseren van workshops zijn hier voorbeelden van.

De projecten in het werkprogramma kunnen niet allemaal gelijktijdig uitgevoerd worden. Daarom zijn de projecten ingedeeld in vier categorieën:

- Categorie A: nieuwe projecten die vanwege hoge prioriteit in de eerste helft van 2010 worden gestart.
- Categorie B: nieuwe projecten die we in de tweede helft van 2010 starten, tenzij er dan nieuwe projecten met hogere prioriteit zijn opgekomen. Als dit laatste het geval is, wordt

in overleg met betrokkenen bekeken welke projecten worden vervangen. Als het vragen zijn met een beperkt tijdsbeslag worden deze in het kader van de reservering voor 'ad hoc' opgepakt en is een herprioritering niet nodig.

- Categorie C: recent gestarte projecten (eind 2009) die niet in het werkprogramma van 2009 genoemd zijn.
- Categorie D: doorloop uit 2009 of eerdere jaren (bijvoorbeeld bij meerjarige projecten)<sup>1</sup>.

### **Projectoverzicht**

Een handig overzicht van de projecten naar dienst, directie, type project en categorie staat in bijlage A. Daarbij is ook aangegeven op welke pagina een projectbeschrijving te vinden is.

<sup>1</sup> De beschrijvingen van de 'doorloopprojecten' zijn waar nodig geactualiseerd en kunnen daardoor afwijken van de beschrijvingen in het werkprogramma 2009.

## 2 Projectbeschrijvingen programma Bereikbaarheid en Mobiliteit

Binnen het programma Bereikbaarheid en Mobiliteit wordt onderzoek verricht naar ontwikkelingen in het personen- als goederenvervoer. Ook studies om meer grip te krijgen op het begrip bereikbaarheid horen in dit kennisveld thuis. Het KiM richt zich op alle modaliteiten (lucht, water, weg, spoor).

Het programma bereikbaarheid en mobiliteit kent drie thema's:

- **Verkenningen bereikbaarheid en mobiliteit:** analyse en verklaring van ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit van personen en goederen in verleden, heden en toekomst.
- **Effecten beleidsmaatregelen op mobiliteit en bereikbaarheid:** analyses van de effecten van uiteenlopende vormen van beleid op het terrein van mobiliteit en bereikbaarheid. Inzicht in de effectiviteit van beleid is een belangrijke input voor beleidsafwegingen.
- **Analyseinstrumenten, -methoden en basiskennis:** het verhogen van de kwaliteit van analysemethoden en toekomstbeelden. Deze kwaliteit, bijvoorbeeld van toegepaste scenario's en modelinstrumenten, is bepalend voor de kwaliteit van de beleidsanalyse en daarmee mede bepalend voor de kwaliteit van het beleid.

### 2.1 Onderzoeksprojecten

#### Mobiliteitsbalans 2010 - B1001

*VenW-breed*

*Start eerste helft 2010 (categorie A\*)*

De jaarlijks uit te brengen Mobiliteitsbalans is een van de kernproducten van het KiM. Het geeft een overzicht van de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland. Naast een beschrijving van de ontwikkeling van de mobiliteit geeft het verklaringen voor de groei van het personen- en goederenvervoer. Daarnaast worden één of meer nader te bepalen onderwerpen uitgediept. Dit kunnen 'witte vlekken' in de kennis zijn, beschouwingen over actuele onderwerpen of aanvullende analyses op onderwerpen die in de Mobiliteitsbalans zijn behandeld. Het doel van de Mobiliteitsbalans is om beleidsmakers, onderzoekers, politici en organisaties werkzaam in het veld van verkeer en vervoer van objectieve (achtergrond)informatie te voorzien. De resultaten kunnen gebruikt worden voor de beleidsvorming of voor wetenschappelijke verhandelingen en vormen input voor het maatschappelijk debat over mobiliteit in zijn algemeenheid. Naar aanleiding van een in 2009 uitgevoerde verkenning, zal dit jaar onder de titel 'kernegegevens Mobiliteit' ook een handzame, met de Mobiliteitsbalans inhoudelijk consistente, uitgave worden gemaakt, waarin kernegegevens betreffende het mobiliteitssysteem worden gepresenteerd. In overleg met DGMO wordt de mogelijkheid verkend om de Mobiliteitsbalans en de Nationale Mobiliteitsmonitor (NaMoMo) beter op elkaar af te stemmen. Deze monitor brengt jaarlijks in beeld hoe ver de gezamenlijke overheden staan in het bereiken van de doelen van de Nota Mobiliteit en geeft daarbij inzicht in (het effect van) de getroffen maatregelen.

De monitor voorziet zo in de benodigde informatie voor bijsturing van beleid en actualisering van de dynamische Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit.

Verkenningen bereikbaarheid  
en mobiliteit

### **Middellange termijn verkenning mobiliteit en bereikbaarheid - B1002**

VenW-breed

Start eerste helft 2010 (categorie A)

Het opstellen van een middellange termijn verkenning (MLT) voor mobiliteit en bereikbaarheid voor de komende kabinetsperiode (2012-2015). Deze middellange termijn verkenning (MLT) biedt inzicht in de te verwachten ontwikkelingen voor het integrale mobiliteitsdomein, inclusief de effecten op de omgeving. Om de uitgangssituatie aan het begin van de nieuwe kabinetsperiode goed in kaart te brengen wordt ook een raming gemaakt van de ontwikkeling in de periode tot 2012. De MLT kan als basis dienen voor de beleidsstrategie van het ministerie zelf, maar ook voor verkiezingsprogramma's (reguliere verkiezingen in mei 2011) en de kabinetsformatie. Daarbij is het van belang het verband te schetsen met de beschikbare lange termijn scenario's die ten grondslag liggen aan de lange termijn ramingen van VenW (beeld 2028, verlengde MIRT, etc.). Indien mogelijk wordt aansluiting gezocht bij de macro economische verkenning op middellange termijn van het CPB.

Verkenningen bereikbaarheid  
en mobiliteit

### **Reistijdverliezen onderliggend wegennet en weekend - B903**

DGMo - Wegen en Verkeersveiligheid

Beleidsprioriteit: Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)

Recent gestart (categorie C)

De beleidsmatige discussie over congestie en bereikbaarheid gaat voornamelijk over het hoofdwegennet en op werkdagen. Maar hoe zit het met de reistijdverliezen op het onderliggend wegennet? Zonder het onderliggend wegennet kan het hoofdwegennet namelijk niet functioneren. Zolang er sprake is van problemen op het onderliggend wegennet, blijven er ook problemen bestaan op het hoofdwegennet. Om de beleidsdirecties in staat te stellen oplossingsrichtingen te kunnen aandragen voor een robuust en samenhangend mobiliteitsstelsel is inzicht in de vertragingen op het onderliggend wegennet gewenst. Daarnaast kan het totale wegennet in ogenschouw worden genomen. Daarnaast is meer inzicht gewenst in de fileproblematiek in de weekends. Dit project is een verkennende studie naar de reistijdverliezen op het onderliggend wegennet (alle dagen) en op het hoofdwegennet in het weekend. Hoe groot zijn de problemen (uitgedrukt in maatschappelijke kosten en vertragingstijden), welke ontwikkelingen kunnen we de komende jaren verwachten en welke implicaties heeft dit voor het beleid?

Verkenningen bereikbaarheid  
en mobiliteit

### **Monitoring lange termijn scenario's - B901**

VenW-breed

Doorloop (categorie D)

In dit project wordt de vinger aan de pols gehouden van de vier in 2006 gepubliceerde WLO-scenario's. Geïnterpreteerd wordt hoe de feitelijke ontwikkelingen op het terrein van demografie, economie en verkeer zich voltrekken in relatie tot de vier scenario's. Samen met CPB en PBL wordt bekeken of er aanleiding is om een nieuwe lange termijn exercitie te starten. In overleg met DVS en de planbureaus wordt bekeken wat de meest adequate verkeers- en vervoersprognoses zijn en of deze aanpassingen behoeven.

Verkenningen bereikbaarheid  
en mobiliteit

### **Korte termijn effecten brandstofprijzen - B905**

DGMo - Wegen en Verkeersveiligheid

Doorloop (categorie D)

De olieprijs heeft een enorme piek van bijna 150 dollar per vat bereikt in 2008. De daarbij behorende veranderingen in de brandstofprijzen leveren een prima informatiebron voor

een analyse van de korte termijn effecten op het verplaatsingsgedrag. Op basis van deze analyse zullen korte termijn brandstofprijselasticiteiten worden geschat. Deze informatie kan niet alleen helpen mobiliteitsontwikkelingen beter te verklaren, maar biedt ook aanknopingspunten voor beleid: bijvoorbeeld gericht op het voorkomen van scherpe prijsveranderingen.

Verkenningen bereikbaarheid en mobiliteit

### **Beschrijven en verklaren betrouwbaarheid en robuustheid hoofdwegennet - B924**

DGMo - Wegen en Verkeersveiligheid

Beleidsprioriteit: NMCA

Doorloop (categorie D)

Er wordt bij VenW gewerkt aan verkenningen van beleidsmaatregelen om de betrouwbaarheid en robuustheid op het hoofdwegennet te vergroten. Dit project beoogt de historische ontwikkeling van de spreiding van de reistijd voor de reiziger op het hoofdwegennet van 2000-2009 in kaart te brengen en te verklaren. Daarbij krijgt de ontwikkeling van relatief grote, incidenteel optredende vertragingen in reistijd, als een vertaling van het begrip robuustheid naar de reiziger, specifieke aandacht. De studie levert een beschrijving en verklaring van betrouwbaarheid en robuustheid tot nu toe, geeft invulling aan de kabinetsreactie op de aanbeveling van de Raad van VenW om te rapporteren over betrouwbaarheid en robuustheid en levert een aanzet tot indicatoren voor de beschrijving van de kwaliteit van een netwerk. Met de uitkomsten van het project wordt ook beoogd om het inzicht in de effecten van beleidsmaatregelen op betrouwbaarheid en robuustheid te vergroten en bruikbaar te maken ten behoeve van ex ante analyses.

Effecten beleidsmaatregelen op mobiliteit en bereikbaarheid

### **Locatie multimodale achterlandknooppunten - B1003**

DGLM - Internationaal en Strategie

Beleidsprioriteit: Lange termijn visie mainports

Start eerste helft 2010 (categorie A)

Multimodale achterlandknooppunten maken deel uit van het zogeheten mainportnetwerk. De beschikbaarheid van intermodale voorzieningen in het achterland stimuleert binnenvaart en spoorvervoer. In toenemende mate vormen deze knooppunten de voorhaven of het verlengstuk van de mainport. Het netwerk van achterlandknooppunten van de mainport Rotterdam is groeiende. In het licht van ruimtelijke ontwikkelingen en de veranderende groeiende goederenstromen is het belangrijk na te denken over de locatie van multimodale achterlandknooppunten. Door de juiste locaties te kiezen kan vervoer over water en per spoor worden gestimuleerd. Teveel knooppunten leidt tot onderlinge concurrentie en tast de rentabiliteit van terminals en vervoersdiensten aan. In opdracht van DGLM wordt al gekeken naar diverse sectorale knooppuntstudies als opmaat voor een eventueel visietraject rond multimodaal knooppuntbeleid. Hieruit komen ongetwijfeld vervolgvragen naar voren, waarbij KiM in 2010 voor de beantwoording een rol kan spelen. Eventueel is ook een invulling als begeleidingsproject mogelijk.

Effecten beleidsmaatregelen op mobiliteit en bereikbaarheid

### **Robuustheid wegennetwerk West-Nederland - B1004**

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid

Beleidsprioriteit: NMCA

Start tweede helft 2010 (categorie B)

Is het wegennet in West-Nederland nog toekomstvast met betrekking tot congestie. Met andere woorden: hoe robuust is het wegennet van de Randstad? In de NMCA die in het najaar van 2009 start, wordt een analyse gemaakt van de knelpunten in Nederland. Een aantal van deze knelpunten, die ook slecht scoren op robuustheid, bevindt zich ongetwijfeld in de Randstad. Na afronding van de NMCA (medio 2010) wordt onderhavige studie gestart naar mogelijke oplossingen voor deze knelpunten. De uitkomsten kunnen dienen

ter voorbereiding op de nieuwe kabinetsperiode en bij de nadere invulling van het strategisch beleid voor de periode na 2020.

Analyseinstrumenten, -methoden  
en basiskennis

### **(On)mogelijkheden nieuwe technologieën gegevensverzameling? - B1005**

*DGMo - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport*

*Start tweede helft 2010 (categorie B)*

Nieuwe technologieën en systemen kunnen nieuwe mogelijkheden bieden om veel en geautomatiseerd gegevens te verzamelen over de mobiliteit van personen en goederen: mobiele telefonie, Galileo, routeplanners, chipcard en kilometerprijs. Het is echter de vraag welke mogelijkheden deze gegevens zullen bieden in termen van bruikbaarheid voor beleidsanalyse en/of -monitoring: zijn de gegevens representatief voor Nederland? Welk type gegevens wordt waargenomen en welke niet? Zijn alle data beschikbaar of alleen bepaalde aggregaties? Beperken regels voor anonimiteit de beschikbaarheid van data? Welke conventionele en nieuwe instrumenten kunnen in de behoefte aan beleidsinformatie voorzien? Deze vragen worden beantwoord met desk research, interviews en eventueel een workshop.

Analyseinstrumenten, -methoden  
en basiskennis

### **Update scenario-publicatie KiM - B1006**

*VenW-breed*

*Start tweede helft 2010 (categorie B)*

In 2006 zijn de nieuwe lange termijn scenario's van de Planbureaus verschenen (WLO). Momenteel zijn er binnen VenW diverse initiatieven om in het kader van een bredere analyse van de robuustheid van het beleid en het omgaan met onzekerheden in toekomstige ontwikkelingen, deze scenario's te gaan toepassen in de beleidsvoorbereiding. Deze situatie vormt aanleiding voor het KiM om de in 2007 uitgebrachte publicatie 'Denken in scenario's; onzekerheid beheersen' te actualiseren. In deze publicatie worden de verschillende toepassingsmogelijkheden van scenario's bij beleidsontwikkeling gepresenteerd. Verder wordt er beschreven hoe het beleid kan omgaan met bandbreedtes in de resultaten van ex ante analyses en hoe men adaptief beleid kan ontwikkelen als verschillende scenario's uiteenlopende effecten laten zien. Bij de actualisatie van de publicatie zal expliciet op de toepassingsmogelijkheden worden ingegaan. De toepassingsmogelijkheden zullen samen met beleid worden verkend.

Analyseinstrumenten, -methoden  
en basiskennis

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

*Kennisopbouw*

*Doorloop (categorie D)*

Strategische analyses en verkenningen 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. Gestart wordt met een overzicht van de structurele databehoeftes bij het KiM. In dit meerjarig project wordt een bestand gemaakt met tijdreeksen vanaf 1970 (of eerder) tot nu. Er zal samenwerking met DVS en CBS worden gezocht.

Analyseinstrumenten, -methoden  
en basiskennis

### **Verklaringsmodel mobiliteit - G802**

*Kennisopbouw*

*Doorloop (categorie D)*

Voor het ministerie van VenW is het belangrijk om te weten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt en wat de invloed van beleidsmaatregelen en externe factoren daarop is. Om ontwikkelingen in de mobiliteit beter te kunnen duiden en om tegemoet te komen aan de informa-

tiebehoefte bij VenW, is het KiM bezig met de ontwikkeling van een verklaringsmodel. Dit model geeft aan welke maatschappelijke ontwikkelingen (en waar mogelijk welke beleidsmaatregelen) een bijdrage hebben geleverd aan veranderingen in de mobiliteit. Voor de Mobiliteitsbalans 2009 is een decompositiemodel ontwikkeld waarbij de mobiliteitsgroei wordt uiteengelegd in verschillende componenten: volume-effect (meer mensen) en gedragseffecten (langere afstanden en meer verplaatsingen per persoon). Hierbij wordt tevens onderscheid gemaakt naar motief en vervoerwijze. Als vervolg hierop worden per component modellen geschat, waarin de achterliggende verklaringen van de gedragseffecten (bijvoorbeeld de groei van de afgelegde woon-werk afstand) worden gespecificeerd c.q. gemodelleerd.

### **Bereikbaarheidsindicator - B710**

*VenW-breed*

*Doorloop (categorie D)*

Het doel van dit meerjarige project is het ontwikkelen van indicator voor nieuwe elementen van de bereikbaarheidsdiscussie, bijvoorbeeld de relatie met verplaatsingskosten en beleving. De bereikbaarheidsindicator is geen alternatief voor de congestiegerelateerde indicatoren. Een eerste versie van de bereikbaarheidsindicator is gereed. In 2010 wordt verkend in welke beleidscontext een eerste toepassing van de indicator kan worden uitgevoerd.

## **2.2**

### **Kennis aan tafel**

#### **Kwaliteitsonderzoek contractvervoer - B922**

*DGMo - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport*

Naar aanleiding van terugkerende klachten over de slechte kwaliteit van het contractvervoer (per taxi of taxibusjes) voor doelgroepen, heeft de Tweede Kamer uitgesproken dat er gemonitord moet worden hoe de kwaliteit van dit vervoer zich ontwikkelt. DGMo heeft aan het KiM gevraagd in de klankbordgroep te presenteren welk soort kwaliteitsonderzoek wenselijk en op korte termijn haalbaar is. Dit heeft geresulteerd in een onderzoek in opdracht van de ministeries VenW, OCW en VWS, waarbij het KiM gevraagd is om via een begeleidingsrol expertise in te brengen.

#### **Maatschappelijke innovatie agenda mobiliteit - B929**

*DGMo - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport*

DGMo heeft opdracht gegeven tot het maken van een Maatschappelijke Innovatie Agenda (MIA) Mobiliteit, waar ook DGLM en RWS bij betrokken zijn. Het KiM is gevraagd kritisch mee te lezen.

#### **Monitoring TaskForce MobiliteitsManagement (TFMM) - B933**

*DGMo - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport*

Op verzoek van DGMo adviseert het KiM (samen met DVS en de Rijksuniversiteit Groningen) over de methoden en technieken, die worden gebruikt voor de monitoring en evaluatie van de maatregelen die zijn genomen in het kader van de TaskForce MobiliteitsManagement (TFMM).

#### **Midterm review Actieplan 5% groei op het spoor - B1007**

*DGMo - Spoor*

*Beleidsprioriteit: 5% groei op het spoor*

In het kader van de Midterm review Actieplan 5% groei op het spoor, is het KiM gevraagd om

via een begeleidingsrol kennis in te brengen over de werking van maatregelen, effecten van maatregelen en eventuele aanvullende maatregelen. Daarnaast zal het KiM eventueel resultaten reviewen.

#### **Second opinion visie parkeerplaatsen - B1008**

*DGMo - Wegen en Verkeersveiligheid*

In opdracht van DGMo wordt een beleidsvisie op parkeerplaatsen opgesteld. Aan het KiM wordt gevraagd een informele second opinion te geven.

#### **KiM-activiteiten in het kader van de NMCA - B1009**

*DGMo - Wegen en Verkeersveiligheid + Strategie, Investeringsbeleid*

*Beleidsprioriteit: NMCA*

In het najaar van 2009 wordt een start gemaakt met de vierjaarlijks op te stellen Nationale Capaciteits- en Marktanalyse (NMCA). Hierin wordt een integrale capaciteitsanalyse uitgevoerd om een beeld van de wisselwerking tussen alle modaliteiten te krijgen. Het KiM heeft hierin een toetsende rol (toetsen op kwaliteit en plausibiliteit van de resultaten), levert kennis aan over het te gebruiken instrumentarium en scenario's, beantwoordt voorkomende vragen en fungeert als klankbord voor DGMo.

#### **OESO-onderzoek toekomstige behoefte transcontinentale verbindingen - G908**

*DGLM - Internationaal en Strategie*

Het KiM participeert in de klankbordgroep van een OESO-onderzoek naar de toekomstige behoefte aan transcontinentale verbindingen. Het onderzoek ressorteert onder het International Futures Project (IFP) en beoogt beleidsvoorstellen te lanceren voor lange termijn uitdagingen voor de behoeften aan allerlei soorten infrastructuur.

#### **Nationale capaciteitsanalyse binnenhavens - B1010**

*DGLM - Maritieme Zaken*

In opdracht van DGLM voert Ecorys een nationale analyse uit naar de capaciteit van binnenhavens. Aan het KiM is gevraagd hierop in het voorjaar van 2010 een second opinion te geven.



## 3 Projectbeschrijvingen programma 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, van sectoren en van Nederland als geheel. Het bredere begrip welvaart omvat bijvoorbeeld ook congestie, veiligheid, de kwaliteit van het milieu en de aanwezigheid van natuur.

Er zijn twee centrale thema's binnen dit programma:

- **Welvaartsanalyse:** ontwikkeling van afwegingsmethodieken en de toepassing daarvan, om de bijdrage van investeringen in infrastructuur, bereikbaarheid en mobiliteit aan de vergroting van de welvaart te bepalen. Maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) zijn bijvoorbeeld een belangrijk instrument binnen het totaal van economische afwegingsmethodieken.
- **Mobiliteit, infrastructuur en economie:** analyse van de relatie tussen diverse vormen van mobiliteits- en infrastructuurbeleid en economische ontwikkeling.

### 3.1 Onderzoeksprojecten

Welvaartsanalyse

#### OEI voor integrale en gebiedsgerichte aanpak - E1001

DGMo - Wegen en Verkeersveiligheid  
Start eerste helft 2010 (categorie A\*)

Doel van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) is om te komen tot een integrale en gebiedsgerichte aanpak. Dit resulteert in integrale projecten, die bijzondere aandacht vragen bij het afwegen van de maatschappelijke kosten en baten van projectalternatieven. Het gaat bijvoorbeeld om het bepalen van de meerwaarde en synergie als gevolg van integrale projecten binnen de gebiedsgerichte aanpak. Ter ondersteuning van de beleidsvorming en beleidsvoorbereiding, willen we nagaan welke richtlijnen nodig zijn voor het opstellen van zo'n gebiedsgerichte kosten-batenanalyse en de werkwijzers (OEI) daarop aanpassen. Er worden twee fasen in het project onderscheiden. In de eerste fase wordt gekeken naar het toepassen van kosten-batenanalyses op andere gebiedsgerichte onderwerpen dan transportinfrastructuur. In de tweede fase wordt gekeken in hoeverre datgene wat met een gebiedsgerichte aanpak wordt nagestreefd, namelijk synergie en meerwaarde, ook in kosten-baten termen valt uit te drukken. Het project wordt uitgevoerd in samenwerking met de planbureaus en DVS en in overleg met de andere betrokken departementen.

Welvaartsanalyse

#### Second opinion MKBA ERTMS - E1002

DGMo - Spoor  
Beleidsprioriteit: Veiligheid spoor  
Start eerste helft 2010 (categorie A)

Decisio heeft in opdracht van DGMO een MKBA van ERTMS (European Rail Traffic Management System) uitgevoerd. Het technische doel van ERTMS is het bevorderen van de interoperabiliteit, zodat machinisten hun treinen veilig en doelmatig over de landsgrenzen kunnen rijden. Het bovenliggende beleidsdoel betreft het bevorderen van grensoverschrijdende concurrentie, marktwerking en meer efficiency in het spoorstelsel. DGMO vraagt om een oordeel over de plausibiliteit van de aannames en de uitgevoerde analyse.

Welvaartsanalyse

### Onderbouwing nieuwe beleidsvoornemens uit Brussel - E1003

DGLM - Internationaal en Strategie

Start eerste helft 2010 (categorie A)

Het bestaande Witboek Transport bevat beleidsvoornemens van de Europese Commissie tot en met 2010. In 2009 vonden toekomstverkenningen plaats en verscheen een eerste mededeling als opmaat naar een nieuw Witboek Duurzame Toekomst Transport van de Europese Commissie. Na het aantreden van een nieuwe Commissie raakt dit proces in een stroomversnelling, met als hoofdproduct een nieuw Witboek in het najaar van 2010. De Commissie zal bijeenkomsten met mobiliteits-experts uit de Lidstaten beleggen ter onderbouwing en mogelijk ook al toetsing van nieuwe beleidsvoornemens. Een concreet onderwerp genoemd door de Commissie is de ontwikkeling van een gemeenschappelijk basisscenario voor transport (baseline) zoals ook met energie is gebeurd. Het KiM zal beschikbaar zijn voor voorbereiding, deelname en uitwerking van nog door de Commissie te programmeren expert-bijeenkomsten. Daarnaast zullen er in de tweede helft van 2010 - indien nodig - inschattingen gemaakt worden van kosten en baten van nieuwe beleidsvoornemens uit Brussel in het licht van de beleidsdoelen van VenW en de bredere maatschappelijke belangen van Nederland.

Welvaartsanalyse

### Alternatieven voor vlootbeleid in de zeevaart - E1004

DGLM - Maritieme zaken

Start eerste helft 2010 (categorie A)

Voor de zeevaart bestaat de behoefte een beeld te krijgen van alternatieven voor het huidige vooral fiscaal georiënteerde vlootbeleid. Vragen die in deze globale verkenning aan de orde komen zijn onder andere welke alternatieve instrumenten er zijn en welke effectiviteit en efficiëntie van deze maatregelen verwacht mag worden.

Welvaartsanalyse

### Kwaliteitsaspecten in MKBA's - E905b

DGMO - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport

Start eerste helft 2010 (categorie A)

In dit project staan kwaliteitsaspecten - afgezien van betrouwbaarheid en robuustheid die al in een ander project uitgewerkt worden - centraal. Er wordt een inventarisatie gemaakt van diverse aspecten die een rol spelen bij de kwaliteit van verkeer en vervoer. Het gaat dan met name om de manier waarop de mobiliteit beleefd wordt. Voorbeelden zijn: (transport)frequenties, drukte op de weg, comfort, aantal te bereiken bestemmingen, aantal overstappen, wachttijden, en de kans op schade en diefstal tijdens het transport (voor goederenvervoer). Vervolgens wordt globaal nagegaan in hoeverre deze aspecten al in een MKBA meegenomen worden. Als dat nog niet het geval is, wordt bekeken of deze aspecten vanuit welvaartseconomisch perspectief belangrijk zijn en wat er voor nodig is deze wel in de MKBA op te kunnen nemen. Er wordt dan bijvoorbeeld aangegeven hoe kengetallen of vuistregels ontwikkeld kunnen worden. In eerste instantie zal het project zich beperken tot een notitie waarin een overzicht wordt gegeven van de resultaten van diverse andere initiatieven op dit terrein.

Welvaartsanalyse

### Duurzaamheid in MKBA 's - E905c

DGMO - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport  
Start eerste helft 2010 (categorie A)

Duurzaamheid is een belangrijke 'meta-doelstelling' voor het beleid, maar tegelijkertijd nog niet erg concreet ingevuld. In dit project wordt een inventarisatie gemaakt van aspecten die onder het begrip vallen. Vervolgens wordt geanalyseerd in welke mate deze aspecten al dan niet meegenomen worden in een MKBA en of dit vanuit welvaarts perspectief wel zou moeten. In eerste instantie zal het project zich beperken tot een notitie waarin een overzicht wordt gegeven van de resultaten van diverse andere initiatieven op dit terrein.

Welvaartsanalyse

### RPE Beleidsevaluatie Nota Zeehavens - E910

DGLM - Maritieme zaken, FMC  
Beleidsprioriteit: Besluitvorming infrastructuur zeehavens  
Recent gestart (categorie C)

In 2004 heeft het kabinet in de Nota Zeehavens aangegeven in de periode 2005-2010 een beleid te willen voeren dat in de eerste plaats gericht is op ondersteuning van economische groei, maar binnen de randvoorwaarden voor leefomgeving en veiligheid die nationaal en internationaal zijn vastgelegd. Het kabinet wil de verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens realiseren door het verbeteren van de marktomstandigheden, het stellen en handhaven van duidelijke randvoorwaarden voor leefomgeving en veiligheid en ten slotte bijdragen aan een goede bereikbaarheid en voldoende ruimte voor de zeehavens. Om deze doelen te bereiken bevat de Nota Zeehavens een aantal beleidsinstrumenten. Het doel van dit project is om ex post te onderzoeken wat de efficiëntie en effectiviteit van deze beleidsinstrumenten is.

Welvaartsanalyse

### Economische Structuurversterking en KBA - E929

FMC  
Recent gestart (categorie C)

Een van de doelstellingen die het ministerie van VenW heeft bij het doen van investeringen en invoeren van maatregelen is het versterken van de economische structuur. Het effect op deze doelstelling wordt veelal getoetst met een kosten-batenanalyse (KBA). Dit project onderzoekt of de KBA uitkomst hiertoe voldoende beleidsinformatie verschaft. Dit leidt tot de onderzoeksvraag 'Waar moet de maatschappelijk-economische afweging van maatregelen en projecten van het ministerie van VenW aan voldoen, gegeven de doelstelling de structuur van de economie te versterken?'. Om deze vraag te beantwoorden wordt er desk research uitgevoerd en worden gesprekken met experts gehouden.

Welvaartsanalyse

### FES en andere KBA beoordelingen - E932

VenW-breed  
Recent gestart (categorie C)

In het kader van de FES-investeringsregeling of andere beleidsafwegingen wordt het KiM met enige regelmaat gevraagd om op formele of informele wijze kosten-batenanalyses te beoordelen op hun kwaliteit. Dit project reserveert de capaciteit om op nieuwe aanvragen in te kunnen gaan.

Welvaartsanalyse

### Second Opinion MKBA Maasgeul - E936

DGLM - Maritieme zaken  
Beleidsprioriteit: Besluitvorming infrastructuur zeehavens  
Recent gestart (categorie C)

In opdracht van de Directie Noordzee van Rijkswaterstaat maakt het onderzoeksbureau RIGO een kengetallen kosten-batenanalyse volgens de werkwijzer OEI bij MIT-planstudies voor de capaciteitsverruiming van de Maasgeul. De afdeling Zeehavens van DGLM heeft het KiM gevraagd een second opinion te geven bij deze kKBA, inclusief de onderliggende goederenstroomprognoses.

Welvaartsanalyse

### **Robuustheidsmaatregelen in MKBA's - E905a**

*DGMo - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport*

*Doorloop (categorie D)*

In de Mobiliteitsaanpak staat een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem in 2020 centraal: een systeem met sterke modaliteiten die stuk voor stuk genoeg capaciteit hebben, zodat ze bestand zijn tegen incidenten en onderhoudswerkzaamheden. Meer aandacht voor robuustheid vraagt op projectniveau om een goede verankering van dit begrip in de MKBA. In dit project wordt bekeken in hoeverre robuustheid beter in MKBA's voor wegprojecten kan worden verankerd, door gebruik te maken van vuistregels.

Welvaartsanalyse

### **Verbetering methodologie MKBA spoorprojecten - E906**

*DGMo - Spoor*

*Beleidsprioriteit: 5% groei op het spoor*

*Doorloop (categorie D)*

Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) beoogt met gerichte investeringen op een aantal drukke spoorcorridors een verhoging van de treinfrequenties mogelijk te maken. In de Rijksbegroting 2009 is een budget van € 4,5 miljard opgenomen voor de periode tot 2020. In juni 2010 moet besluitvorming over concrete projecten plaatsvinden. VenW vraagt het KiM op de eerste plaats om de uitvoering van MKBA's te ondersteunen met de meest actuele kennis op het gebied van methodologie. Zo zijn enkele relevante kosten en baten van OV nog niet goed in de huidige MKBA-methodiek verwerkt zoals beter comfort en een grotere zitplaatskans. Daarnaast kan de informatie worden verbeterd over de baten van frequentieverhogingen, verbeterde betrouwbaarheid en een grotere robuustheid van het net. Op de tweede plaats zal het KiM een begeleidende rol spelen bij de uitvoering van de MKBA's van concrete projecten die in het kader van PHS worden uitgewerkt.

Welvaartsanalyse

### **Case study ex post analyse - E923**

*FMC*

*Doorloop (categorie D)*

In de KiM-publicatie 'Na het knippen van het lint', over ex post evalueren van infrastructuur, is de aanbeveling gedaan om een concrete case study uit te voeren om ervaring op te doen met ex post evaluatie. Dit project is hiervan de uitwerking. In samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) wordt een specifiek aanlegproject van infrastructuur ex post geanalyseerd. Het doel van het onderzoek is om te leren van ex post evalueren, zowel voor beleidsmakers als voor onderzoekers. Voor beleidsmakers zullen de conclusies gericht zijn op de voor- en nadelen van ex post analyse. Daarnaast geeft het onderzoek een beeld van de plausibiliteit van ex ante berekeningen en wordt bekeken welke mate van diepgang gewenst of mogelijk is met een ex post analyse. Voor onderzoekers zullen de conclusies gericht zijn op de inhoudelijke aanpak van een ex post analyse.

Welvaartsanalyse

### **Belastingen en heffingen in de luchtvaart - E927**

*DGLM - Luchtvaart*

*Beleidsprioriteit: Structuurvisie luchthavenontwikkeling*

*Doorloop (categorie D)*

Belastingen en heffingen in de luchtvaart kunnen als doel hebben om vervoerwijzen gelijk te behandelen, de economische efficiëntie te bevorderen of om het milieu te beschermen, maar ze staan soms ook op gespannen voet met verdere economische ontwikkeling, of met internationale afspraken in verdragen. Dit project beantwoordt de vraag wat de samenhang is tussen belastingen en heffingen en diverse beleidsdoelstellingen in de luchtvaart. Daarbij wordt ook gekeken naar de effectiviteit en efficiëntie van maatregelen voor een bepaald doel. Is het voor het beschermen van het milieu bijvoorbeeld effectiever om een belastingen of heffing te introduceren, of om een alternatief zoals een emissiehandelstelsel in te voeren?

Welvaartsanalyse

### **Economische waardering betrouwbaarheid reistijden - E707**

*VenW-breed*

*Doorloop (categorie D)*

Twee belangrijke baten van congestiereductie voor de maatschappij zijn reistijdwinsten en betrouwbaarheidswinsten. Over de waardering van reistijdwinsten in kosten-batenanalyses is al veel kennis beschikbaar. Dit geldt echter nog niet voor betrouwbaarheidswinsten. 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.

Mobiliteit, infrastructuur en economie

### **Stimuleren knooppuntfunctie Schiphol middels vestigingsplaatsbeleid - E1005**

*DGLM - Luchthavens*

*Beleidsprioriteit: Lange termijn visie mainports*

*Start eerste helft 2010 (categorie A)*

Een van de uitkomsten van de Commissie ROL (Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens) is dat het mainport concept moet worden geactualiseerd: mainport 2.0. In dit nieuwe concept zal de samenhang tussen luchtvaart en ruimtelijke economische ontwikkeling centraal komen te staan. Een van de vragen daarbij is hoe de regionaal economische ontwikkeling en het luchtvaartnetwerk van Schiphol elkaar kunnen stimuleren. Uit recent onderzoek (najaar 2009) blijkt dat gericht vestigingsbeleid voor kansrijke clusters van (internationale) bedrijven daarvoor kansen biedt. Wel is nog onduidelijk welke concrete behoefte aan bestemmingen de clusters hebben. In een vooronderzoek wordt nagegaan, in hoeverre deze vraag onderzoekbaar is. Indien dit mogelijk blijkt, zal nader onderzoek daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Mobiliteit, infrastructuur en economie

### **Second opinion luchtvaartvisie Natuur en Milieu- E1006**

*DGLM - Luchthavens*

*Beleidsprioriteit: Structuurvisie luchthavenontwikkeling*

*Start eerste helft 2010 (categorie A)*

Volgens de luchtvaartvisie van Stichting Natuur en Milieu (uit augustus 2009) past de voorspelde groei van de Europese luchtvaart niet binnen de klimaatdoelen voor 2050. Zelfs als alle mogelijke technische- en beleidsmaatregelen worden genomen zal de luchtvaart een groot deel van de emissieruimte innemen. Bij een reductie van 80% CO<sub>2</sub> ten opzichte van 1990 zelfs meer dan de helft. Meer vliegen dan nu lijkt volgens Natuur en Milieu niet mogelijk en daarom zou de overheid niet moeten inzetten op een forse groei van Schiphol, maar op alternatieven, waaronder HSL-vervoer voor een deel van het Europese verkeer. In een second opinion zal het KiM aangeven wat vanuit inhoudelijk perspectief de sterke en minder sterke punten van de visie zijn.

## Samenwerkingsmogelijkheden in transport- en handelsrelaties met Frankrijk en met de Eurodelta - E1007

DGLM - Luchtvaart

Start tweede helft 2010 (categorie B)

Dit verkennende project over transport- en handelsrelaties met ons omringende landen valt uiteen in twee delen. Het eerste gedeelte betreft een verkenning van gemeenschappelijkheden met Frankrijk. Op luchtvaart- en havengebied is er al samenwerking met de Fransen vanwege de fusie van KLM en Air France en de afstemming tussen Schiphol en Aéroports de Paris. Wat betekende de alliantievorming in de luchtvaart voor de luchthavens? Zijn er - kijkend naar de toekomst- mogelijkheden om wederzijds voordelen te behalen met andere vormen van (intensivering van) samenwerking, buiten de luchtvaartsector? Waar is sprake van concurrentie, waar van complementariteit?

Het tweede gedeelte wordt later in 2010 uitgevoerd en heeft betrekking op de Eurodelta. Het kijkt terug naar het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat uit 2005 (Samenwerken in de Eurodelta). De raad pleitte voor een brede Euregionale samenwerking tussen Nederland, België en Duitsland met het doel om de positie van alle drie landen te versterken. In hoeverre is de gezamenlijke toekomstvisie op infrastructuur, mobiliteit, verkeer en vervoer en logistiek inderdaad van de grond gekomen en wat zijn de resultaten? Het doel in beide projectonderdelen is om in eerste instantie een globaal beeld te hebben in de vorm van een essay. Interessante bevindingen kunnen nadien eventueel specifiek worden uitgewerkt.

## Kwaliteitsindicator landzijdige bereikbaarheid mainports - E901

DGLM - Internationaal en Strategie

Beleidsprioriteit: Lange termijn visie mainports

Doorloop (categorie D)

DGLM vraagt naar de ontwikkeling van een kwantificeerbare indicator van landzijdige bereikbaarheid van mainports, als maatstaf voor de kwaliteit van een verbinding. De indicator beoogt dus aan te geven welke (verandering in) kwaliteit van achterlandverbinding nodig is om de bereikbaarheid van mainports - in het licht van het beoogde ontwikkelingsperspectief van deze mainports - in stand te houden of te verbeteren. Het ontwikkelen van deze indicator is het doel van dit project.

## Factsheet luchtvaartgegevens - E928

DGLM - Luchtvaart

Beleidsprioriteit: Structuurvisie luchthavenontwikkeling

Doorloop (categorie D)

De factsheet luchtvaartgegevens geeft een overzicht van de ontwikkeling van de verkeer- en vervoercijfers op Schiphol en andere (concurrerende) luchthavens. Het gaat daarbij om Nederlandse regionale luchthavens (Eindhoven, Rotterdam, Maastricht en Eelde), de grote Noordwest-Europese hubs (Londen Heathrow, Frankfurt en Charles de Gaulle) en om een aantal Belgische en Duitse luchthavens die ook een deel van de Nederlandse thuismarkt bedienen (Brussel, Charleroi, Düsseldorf, Hamburg, Keulen, Dortmund, Bremen, Münster en Weeze). Ter referentie wordt ook de ontwikkeling in de wereldwijde luchtvaartindustrie geschetst. De factsheet heeft een puur informatieve functie.

## 3.2 Kennis aan tafel

### Spoorlijn Breda - Utrecht - E1008

DGMO - Spoor

Verkeer en Waterstaat zal onderzoek laten doen naar de vervoerwaarde en naar de kosten en baten van de voorgestelde spoorlijn Breda-Utrecht. Het KiM zal op een nog nader af te spreken manier (bijvoorbeeld begeleiding of review) betrokken zijn bij deze studie.

### Problemen aansluiting NRM en KBA- E1009

DGMO - Wegen en Verkeersveiligheid

De KBA kan op verschillende manieren gebruik maken van door verkeersmodellen gegenereerde output. DVS heeft hier in overleg met het CPB en het KiM reeds richtlijnen voor opgesteld. De vraag is in hoeverre met het nieuwe NRM deze problemen inderdaad zijn opgelost, en wat er daarna nog te verbeteren valt. Het KiM wordt gevraagd DVS hierbij te begeleiden.

### Mainport 2.0 - E1010

DGLM - Luchthavens

Beleidsprioriteit: Lange termijn visie mainports

Naar aanleiding van het advies van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens, werkt VenW een nieuw mainportconcept uit: Mainport 2.0. Het KiM zal de uitwerking ondersteunen, bijvoorbeeld door het beantwoorden van kennisvragen, begeleiding van extern onderzoek en/of inbreng in expertsessies.

### Kritische reflectie onderzoeken Havenalliantie - E1011

DGLM - Maritieme Zaken

De Havenalliantie tussen Amsterdam en Rotterdam laat onderzoeken verrichten naar de goederenvervoerstromen richting Nederlandse havens tot 2040 en het daaruit voortvloeiend ruimtebeslag. Eveneens worden mogelijkheden tot specialisatie van Nederlandse havens bekeken. KiM zal een kritische reflectie op deze onderzoeken geven, met accent op de goederenstroomprognoses en op een nadere verkenning van mogelijkheden voor sturing door de overheid op samenwerking en specialisatie van havens.

### MKBA sluis IJmuiden en sluis Terneuzen - E1012

DGLM - Maritieme Zaken

Beleidsprioriteit: Besluitvorming infrastructuur zeehavens

In 2010 start de planstudie van de sluis bij IJmuiden en mogelijk ook van de sluis bij Terneuzen. Het KiM wordt in beide gevallen gevraagd om te adviseren bij het opstellen van de MKBA en bij de goederenstroomprognoses.

### MKBA's en Deltaprogramma: deelprogramma Rijnmond en Drechtsteden - E918

DGW

In 2010 worden in het deelprogramma Rijnmond-Drechtsteden (onderdeel van het Deltaprogramma) kansrijke oplossingen voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening uitgewerkt en afgewogen. Het KiM is door DGW gevraagd om zitting te nemen in de begeleidingsgroep voor het ontwikkelen van het beoordelingskader en het toepassen van een MKBA. De rol van het KiM zal zijn het inbrengen van MKBA kennis en het kritisch meelesen van stukken.

#### Communicatie OEI - E712

*FMC*

Het KiM is verantwoordelijk voor de informatieverstrekking rondom de OEI-leidraad. Hieronder vallen onder andere het vernieuwen en afstemmen van de informatie over OEI op de VenW-website, het beschikbaar stellen van informatie over OEI ten behoeve van presentaties en rapporten en bijdrages te leveren aan congressen en cursussen op dit terrein. In 2010 bestaat de OEI Leidraad 10 jaar. Een 'event' om deze mijlpaal luister bij te zetten wordt overwogen.

#### MKBA Olympische Spelen 2028- mobiliteitseffecten - E930

*SKI*

Het ministerie van VWS voert een verkenning uit van de te verwachten kosten en baten van de aanloop naar en de organisatie van de Olympische Spelen 2028 in Nederland. Het KiM begeleidt deze studie op het punt van de toepassing van de OEI-systematiek en de berekening van mobiliteitseffecten.

#### OESO landenexamen 2010 - E933

*VenW-breed*

Het landenexamen vormt een belangrijke bron voor internationale vergelijking van prestaties van OESO-landen en voor aanbevelingen omtrent het verbeteren van prestaties van Nederland. In februari 2010 komt het OESO-team opnieuw naar Nederland om het concept rapport te bespreken, ook met VenW. Het KiM ondersteunt bij het beantwoorden van vragen.

#### Reële opties wegen - E925

*Kennisopbouw*

Het CPB onderzoekt of met behulp van zogeheten reële opties beter rekening gehouden kan worden met risico's en onzekerheden bij beslissingen omtrent projecten en maatregelen. Het KiM denkt mee bij de toepassing op weginfrastructuurprojecten.

#### NICIS-OBRI (Ontwerp en Beoordeling Regionale visies Ruimte en Infrastructuur) - E926

*Kennisopbouw*

Het KiM begeleidt namens VenW samen met DVS en VROM dit 4-jarig onderzoeksproject van de Universiteit van Amsterdam, de Technische Universiteit Delft en de Universiteit Utrecht. Het doel van dit project is de inhoudelijke beoordeling van ruimtelijk- infrastructurele plannen te verbeteren en om te verkennen welke rol de MKBA in de toekomst kan spelen in zowel ontwerp als beoordeling van (ruimtelijk-) infrastructurele plannen.



## 4 Projectbeschrijvingen programma Gedrag

We verplaatsen ons omdat we verschillende activiteiten op verschillende locaties moeten of willen uitoefenen. Inzicht in het keuzegedrag achter verplaatsingen maakt duidelijk welke mogelijkheden er zijn om het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden. Binnen het programma 'Gedrag' wordt gekeken naar het keuzegedrag van zowel personen als organisaties.

Het programma kent twee thema's:

- **Gedragbeïnvloeding:** ex ante en ex post beleidsevaluaties waarin inzicht wordt gegeven in de effecten van beleid op het verplaatsingsgedrag.
- **Gedragstypering:** analyseren van (verschillen in) verplaatsingsgedrag, ontwikkelingen daarin en de achterliggende factoren en motieven.

### 4.1 Onderzoeksprojecten

Gedragbeïnvloeding

#### Terugkeergedrag na afschaffen vliegtax - G1001

DGLM - Luchthavens

Beleidsprioriteit: Structuurvisie luchthavenontwikkeling

Start eerste helft 2010 (categorie A\*)

Op 1 juli 2008 is vliegbelasting van kracht geworden. Luchtvaartmaatschappijen verplaatsen in reactie vluchten naar het buitenland. Buitenlandse luchthavens speelden er op in. De luchthavens van Charleroi, Düsseldorf en Weeze boekten een sterke groei van de passagiers uit Nederland. KLM boekte een verlies van 900.000 passagiers. De ANVR berichtte over grote teruggang in de toeristische sector. Per 1 juli 2009 is de vliegbelasting op nul gesteld. De vraag is nu of de afschaffing van de belasting leidt tot de terugkeer van de passagiers naar Nederlandse luchthavens of dat er blijvend een groter gebruik van buitenlandse luchthavens wordt gemaakt. Dit geldt ook voor passagiers in België en Duitsland die in de buurt van Nederlandse luchthavens wonen. Het onderzoek behelst een ex post analyse waarbij niet alleen naar data, maar ook naar gedragsaspecten worden gekeken: wat is de psychologie achter het gedrag van de keuzereizigers. Het onderzoek zal daarnaast ook aangeven welke mogelijkheden er zijn om verloren passagiers terug te halen uit de buitenlandse (regionale) luchthavens. Er wordt gestreefd naar samenwerking met Belgische en Duitse onderzoeksorganisaties.

Gedragbeïnvloeding

#### Evaluatie beïnvloeding mobiliteitsgedrag - G1002

DGMo - Regionale Bereikbaarheid en Veilig transport

Beleidsprioriteiten: Visie OV, Schoon & Zuinig

Start eerste helft 2010 (categorie A)

De grote opgaven waarvoor onze samenleving staat, kunnen beter worden opgelost als mensen duurzaam hun gedrag veranderen. Maar hoe krijg je zo ver? De afgelopen decennia

is er veel aandacht besteed aan beïnvloeding van mobiliteitsgedrag. Tevens is hier veel mee geëxperimenteerd. Wat hebben deze ervaringen ons geleerd? Waar liggen kansen voor gedragsbeïnvloeding en wat kan dit opleveren? Doel is een brede synthese van de bestaande kennis over mobiliteitsgedrag en praktijkervaringen met betrekking tot gedragsbeïnvloeding en de effecten hiervan op mobiliteit. Daarnaast wordt het onderzoek mogelijk toegespitst op een bepaald deel terrein. Verschillende vormen van gedragsbeïnvloeding komen hierbij aan bod waarbij zowel financiële prikkels (beprijzen en belonen) als niet-financiële prikkels (bijvoorbeeld het aantrekkelijker maken van alternatieven voor autogebruik) in ogenschouw worden genomen. De inzichten worden samengevat in een bondige publicatie met een uitgebreid literatuuroverzicht.

Gedragsbeïnvloeding

### Hoogwaardig OV - Hoogwaardige Effecten? - G1003

DGMO - Regionale Bereikbaarheid en Veilig transport + Spoor

Beleidsprioriteit: Visie OV

Start tweede helft 2010 (categorie B)

De afgelopen jaren zijn in Nederland diverse HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-lijnen opengesteld. Voorbeelden zijn de Zuid-Tangent, Randstad-Rail en Phileas Eindhoven. De lijnen laten vaak indrukwekkende reizigersaantallen zien, maar de precieze effecten en factoren die daaraan ten grondslag liggen zijn onduidelijk: wanneer is openbaar vervoer hoogwaardig voor de reiziger? Om welke 'hoogwaardigheidselementen' (bijvoorbeeld frequentie, comfort en fietsvoorzieningen) gaat het dan en wat is het effect van elk afzonderlijk element? Waar liggen de omslagpunten voor de reiziger (wanneer kiest de reiziger voor welke vorm van OV en wanneer niet)? Wat zijn de effecten van hoogwaardig openbaar vervoer en betekenen de lijnen ook een verbetering voor het OV als geheel (bijvoorbeeld qua reizigersaantallen, deur-tot-deur-snelheid, of vermindering van het autogebruik)? Waar liggen de omslagpunten voor het systeem (wanneer biedt je een welk type openbaar vervoer)? Hoe komen deze effecten tot uiting in vervoerwaardestudies en maatschappelijke kosten-batenanalyses? Voor wat betreft het laatste zullen ook mogelijke terugkoppelingseffecten in beschouwing worden genomen (zitplaatstekort in het OV kan er bijvoorbeeld toe leiden dat reizigers uiteindelijk toch weer voor de auto kiezen).

Gedragsbeïnvloeding

### Effecten intensivering fietsbeleid - G1004

DGMO - Regionale Bereikbaarheid en Veilig transport

Start tweede helft 2010 (categorie B)

Het stimuleren van het fietsgebruik is een belangrijk beleidsaandachtspunt binnen VenW. De integrale effecten van een intensivering van het fietsbeleid zijn nooit onderzocht. Dit onderzoek is bedoeld om die effecten in beeld brengen. Hierbij zal worden voortgebouwd op een studie van het Planbureau voor de Leefomgeving in 2009 naar de mobiliteitseffecten van verschillende beleidsstrategieën.

Gedragstyperingen

### Low trust society - G1005

VenW-breed

Beleidsprioriteiten: ABvM, OV-chipkaart

Start tweede helft 2010 (categorie B)

Nederlanders zijn over het algemeen best gelukkig over hun eigen leven, maar richting de overheid bestaat er groeiend wantrouwen. Dit wordt mede gevoed door uitwisseling van informatie via het internet. De laatste tijd is dit onder andere zichtbaar geweest bij de onrust rondom het Elektronisch Patiëntendossier en nieuwe vaccinaties. Wat zijn de gevolgen van de wantrouwende burger voor het VenW-beleid? Wat betekent dit voor complexe dossiers zoals de OV-chipkaart en Anders Betalen voor Mobiliteit? Dat is het onderwerp van deze verkennende studie, waarbij samenwerking zal worden gezocht met de directie Communicatie en met het Sociaal en Cultureel Planbureau.

Gedragstyperingen

### Impact netwerksamenleving en ITS op mobiliteit - G902

DGMO - Regionale Bereikbaarheid en Veilig transport

Start tweede helft 2010 (categorie B)

De netwerksamenleving staat voor de oprukkende toepassing van informatie- en communicatietechnologie in alle geledingen van de maatschappij. De invloed hiervan loopt uiteen van sociale contacten via internet, tot telewinkelen en telewerken. De verwachting is dat dit grote gevolgen heeft voor de mobiliteit. In de dagelijkse mobiliteit komt het onder andere tot uitdrukking in het gebruik en de toepassing van reisinformatie en andere noviteiten zoals een voice-interface waarbij de bestuurder van een auto e-mail voorgelezen krijgt, of het meest recente nieuws uit de digitale krant. Daarnaast betreft het ICT-toepassingen in het wegverkeer: slimme infrastructuur, slimme voertuigen, slimme routeplanners die het rijgedrag ondersteunen/overnemen en gericht zijn op een efficiënter, schoner, zuiniger en veiliger wegverkeer. Dit project bestaat uit twee deelprojecten. In het ene deelproject staat het effect van de netwerksamenleving centraal: zal de nieuwe, op e-cultuur geënte leefpatronen tot andere mobiliteit leiden? Dit deelproject zal mogelijk samen met het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) worden uitgevoerd. In het andere deelproject staan ICT-toepassingen in het wegverkeer centraal: wat zijn de overall-effecten van intelligente transportsystemen op congestie, brandstofverbruik en veiligheid? Bij dit deelproject zal ook worden ingegaan op de weg ernaar toe om te bepalen welke acties nu nodig zijn en wat de rol van de overheid is.

Gedragstyperingen

### Priming en de implementatie van beprijzing - G905

DGMO - Anders Betalen voor Mobiliteit

Beleidsprioriteit: Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)

Recent gestart (categorie C)

De introductie van de kilometerprijs betekent dat automobilisten met een nieuw product, On Board Equipment (OBE), ofwel een kastje in de auto, zullen worden geconfronteerd. Priming, een concept uit de marketing, kan daarbij een belangrijke rol spelen. Bij priming worden subtiele prikkels gebruikt om bepaalde associaties op te roepen. Verschillende varianten zijn denkbaar. In een geïllustreerd document laten we diverse mogelijkheden zien. Daarbij is expliciet aandacht voor de wijze waarop uiteenlopende primes (kleuren, vormgeving, afbeeldingen, geschreven en gesproken tekst) op de automobilist inwerken en wat de mogelijke effecten zijn op het mobiliteitsgedrag.

Gedragstyperingen

### Mobiliteit en geluk - G803

DGMO - Regionale Bereikbaarheid en Veilig transport

Recent gestart (categorie C)

Reizen en autobezit leveren nut op en voorzien in plezier en status. Mobiliteit is met andere woorden een bron van geluk. Mobiliteit is een symbool van onafhankelijkheid, biedt de mogelijkheid tot sociaal contact en is ook in zichzelf plezierig. Een groot deel van de Nederlanders vindt onderweg-zijn leuk. Het tegendeel, dat het zonde van de tijd is, wordt slechts onderschreven door een klein deel van de Nederlanders. De relatie tussen mobiliteit en geluk krijgt in de nationale en internationale onderzoeksliteratuur steeds meer aandacht. Wat is de state of the art op dit terrein? Waar leidt het menselijke streven naar status en 'belevenissen' toe? Naar meer mobiliteit en naar meer geluk? Kan er in het mobiliteitsbeleid met de relatie mobiliteit en geluk rekening worden gehouden? Zo ja, op welke manier zou dat kunnen?

Gedragstyperingen

### Bevolkingskrimp en mobiliteit - G901

DGMO - Strategie, Investeringsbeleid

Beleidsprioriteit: Visie OV

Doorloop (categorie D)

In bepaalde delen van Nederland is al jaren geen sprake meer van groei maar van een daling van de bevolking. Bijvoorbeeld in Zuid-Limburg, Noordoost Groningen en Zeeuws-Vlaanderen. In andere gebieden is nog sprake van groei, maar vroeg of laat zal een groot deel van Nederland geconfronteerd worden met krimp of stagnatie van de bevolking. Vormt de daling van de bevolking in deze gebieden een rem op de groei van de mobiliteit? Bijvoorbeeld doordat de afname van de werkzame bevolking gepaard gaat met een vermindering van het woon-werkverkeer en hieraan gerelateerde files? Of resulteert de afname in bepaalde gebieden in een toename van de bevolking en mobiliteitsdrukke elders? Dus nog meer drukte in de Randstad, of files die in de toekomst de andere kant op staan? In dit project wordt gekeken naar de groei en krimp van de bevolking in Nederland. Waar vindt deze plaats, waardoor wordt deze veroorzaakt, welke ontwikkelingen zullen zich hier gedurende de komende jaren in voordoen en welke effecten heeft dit voor verkeer en vervoer? De uitvoering van het onderzoek wordt afgestemd met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

Gedragstyperingen

### **Trends en typering van mobiliteitsgebruikers - G804**

*DGMO - Regionale Bereikbaarheid en Veilig transport*

*Doorloop (categorie D)*

Om mobiliteit te beïnvloeden is inzicht in de mobiliteitsmarkt en haar gebruikers noodzakelijk ('ken je klant'). Er zijn echter grote verschillen in mobiliteitsgedrag tussen Nederlanders. Deze verschillen zijn terug te voeren op persoonskenmerken zoals geslacht en leeftijd, maar ook op leefsituatiekenmerken zoals gezinssituatie en woon- en werkplek. In dit project wordt aan de hand van vijf sociaal-demografische trends (vergrijzing, verkleuring, individualisering, intensivering en re-urbanisatie) een typering gemaakt van mobiliteitsgebruikers. Er wordt ingegaan op de gevolgen van de trends voor de (toekomstige) mobiliteit. Daarnaast wordt de beleving en beeldvorming van de mobiliteitsgebruikers gepeild: wie ervaart wat, wanneer als een probleem?

Gedragstyperingen

### **ERANET 'Demographic changes and mobility' - G702**

*DGMO - Regionale Bereikbaarheid en Veilig transport*

*Doorloop (categorie D)*

Ouderenmobiliteit is ook binnen EU-verband een hot issue. Het KiM participeert in de internationale project ERANET, werkgroep 14, die in 2007 het multinationale werkprogramma ('Keep Moving') op het gebied van demografische ontwikkelingen en transport heeft opgezet. Als uitvloeisel van dit programma is door het KiM in samenwerking met Zweedse en Oostenrijkse partners een internationaal onderzoek gestart: 'Senior life transition points and their implications for everyday mobility: perspectives, patterns, scenarios and the issue of car use'. De nadruk in het onderzoek ligt op de veranderingen in de levensfase van ouderen en de mobiliteitseffecten die daaruit voortkomen. In juni 2010 wordt het project afgerond.

Gedragstyperingen

### **Gezinsmobiliteit - G704**

*DGMO - Regionale Bereikbaarheid en Veilig transport*

*Doorloop (categorie D)*

Binnen mobiliteitsmanagement wordt sterk ingezet op het 'nieuwe werken' en het spreiden van verkeer naar plaats en tijd. In deze studie wordt gekeken naar het effect van maatschappelijke ontwikkelingen op de activiteitenpatronen en het mobiliteitsgedrag van gezinnen met kinderen. Om hier een goed beeld van te krijgen wordt specifiek ingezoomd op het mobiliteitsgedrag van vrouwen en kinderen en het autogebruik binnen gezinnen. Hoe ziet het mobiliteitsgedrag eruit, welke ontwikkelingen zullen zich hier gedurende de komende jaren in voordoen en wat betekent dit voor het verkeer- en vervoerbeleid? De meerwaarde

van deze studie is gelegen in het feit dat niet alleen wordt gekeken naar het individuele mobiliteitsgedrag, maar juist ook naar het afstemmen van activiteiten binnen gezinnen met kinderen en welke consequenties dit heeft voor de mobiliteit. Dit onderzoek is een onderdeel van een bredere studie naar de samenhang tussen gezinssamenstelling en mobiliteitsgedrag, die het KiM in samenwerking met het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) uitvoert.

## 4.2 Kennis aan tafel

### **De kracht van OV - G1006**

*DGMo - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport*

Meta-analyse (synthese van bestaande inzichten) ten aanzien van de kracht van OV. Hierbij gaat het met name over de factoren die voor nieuwe, potentiële reizigers belangrijk zijn bij de keuze voor OV en de vraag waar nieuwe OV-reizigers vandaan komen. Wat werkt om nieuwe groepen (met name automobilisten) aan te trekken en vast te houden? Bij deze synthese zullen ook de uitkomsten van marketingonderzoek worden meegenomen.

### **Adviesgroep EMMV (Effectmeting Mensgerichte Maatregelen) - G910**

*DGMo - Wegen en Verkeersveiligheid*

De Provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven hebben het project Effectmeting Mensgerichte Maatregelen verkeersveiligheid (EMMV) opgestart. Het project wordt uitgevoerd door DHV. Voor het project is een adviesgroep samengesteld, waarin het KiM zitting neemt.



## 5 Projectbeschrijvingen programma Leefomgeving en Ruimte

Naast de economische en sociale voordelen van mobiliteit, heeft de mobiliteit ook effecten op de leefomgeving. De effecten betreffen de lokale luchtkwaliteit (emissies van NOx, SO2, PM10, vluchtige organische stoffen), de mondiale luchtkwaliteit (broeikasgasen, vooral CO2), geluidsoverlast en veiligheid. Daarnaast kan mobiliteit effect hebben op de ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke kwaliteit. Nieuwe infrastructuur kan bijvoorbeeld open landschappen aantasten en nieuwe infrastructuur kan een (on)gewenste structurende werking hebben op de omringende ruimte. Dit geldt ook vice versa: het klimaat- milieu- of ruimtebeleid, zoals grootschalige verstedelijking of het creëren van meer ruimte voor water, kunnen (on)gewenste consequenties hebben voor de mobiliteit.

Het programma 'Leefomgeving en Ruimte' kent twee thema's:

- **Ontwikkelingen en interacties:** verkennen en analyseren van de ontwikkelingen in en de interacties tussen mobiliteit enerzijds en leefomgeving en ruimte anderzijds.
- **Duurzaamheid:** vaststellen (kosten-)effectiviteit van beleid gericht op de beperking van de effecten van mobiliteit op de leefomgeving en ruimte, ontwikkeling methoden om de effecten op leefomgeving en ruimte te bepalen, en identificeren van beleidsopties.

### 5.1 Onderzoeksprojecten

Ontwikkelingen en interacties +  
Duurzaamheid

#### Verkenning duurzaam vervoerssysteem 2030-2050 - L1001

DGMo - Wegen en verkeersveiligheid + Regionale Bereikbaarheid en Veilig transport

Beleidsprioriteit: Schoon & Zuinig

Start tweede helft 2010 (categorie B\*)

Dit project heeft ten doel te verkennen hoe een duurzaam verkeer- en vervoerssysteem in 2030-2050 eruit ziet en welke acties er op korte termijn nodig zijn om tot een tijdige transitie te komen. Enkele voorbeelden van dergelijke transitie zijn de introductie van automatische voertuiggeleiding of elektrische auto's. Het project zal integrale lange termijn beelden ten aanzien van het verkeer- en vervoerssysteem ontwikkelen en analyseren hoe ontwikkelingen met elkaar samenhangen, met name op het gebied van veiligheid, geluid, luchtkwaliteit en ruimte. Soms kunnen ontwikkelingen elkaar immers versterken (synergie), maar ontwikkelingen kunnen elkaar ook tegenwerken. Vervolgens zal onderzocht worden welke acties mogelijk nodig zijn om een transitie in gang te zetten en wat de rol van de overheid hierbij zou kunnen zijn. Eventuele specifieke vragen naar aanleiding van de klimaatconferentie in Kopenhagen zullen in het project worden meegenomen. Het project zal in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) worden opgepakt.

Ontwikkelingen en interacties

### Water als ordenende factor voor het mobiliteitssysteem - L902

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid

Start tweede helft 2010 (categorie B)

De verwachting is dat de wijzigende klimatologische omstandigheden bepalend worden voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland. Water wordt daarbij steeds meer gezien als dé ordenende ruimtelijke factor in Nederland. Er zijn verschillende plannen uit de watersector die - rekeninghoudend met klimaatverandering - doorwerken op de ruimtelijke inrichting van Nederland. Dit verkennende onderzoek bekijkt wat deze plannen betekenen voor het verkeer- en vervoerssysteem in Nederland.

Ontwikkelingen en interacties +  
Duurzaamheid

### Bereikbaarheid in verstedelijkte regio's - L901

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid

Recent gestart (categorie C\*)

Wat zijn de effecten van de verstedelijkingsopgave op de effectiviteit en efficiëntie van de VenW investeringen? Wat zijn slimme combinaties van ruimtelijk- en infrastructuurbeleid. Dat is de centrale onderzoeksvraag in dit project. Om deze vraag goed te kunnen beantwoorden, wordt nagegaan welke kennis reeds aanwezig is over de relatie tussen verstedelijkings- en mobiliteitsconcepten. Tevens wordt geïnventariseerd welke vuistregels/methodieken beschikbaar zijn om op een eenvoudige en snelle wijze te kunnen toetsen welke consequenties verstedelijkingsopties hebben voor investeringen in infrastructuur. Vervolgens worden deze vuistregels toegepast op een aantal gebiedsagenda's en wordt de gevoeligheid van de uitkomsten van deze verkenningen voor de aannames rond ruimtelijke ontwikkeling in beeld gebracht. Het project zal in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) worden opgepakt.

Duurzaamheid

### Maatschappelijk-economische analyse van duurzame alternatieven - L1002

DGMo - Wegen en verkeersveiligheid

Beleidsprioriteit: Schoon & Zuinig

Start eerste helft 2010 (categorie A)

In het kader van het streven naar een duurzame mobiliteitssysteem, is het belangrijk inzicht te hebben in maatschappelijk-economische effecten van vernieuwende en duurzame technologieën (onder meer via energietransities) voor vervoer over de weg. Bij vernieuwende technologieën valt onder meer te denken aan nieuwe generaties biobrandstoffen voor auto's, elektrische aandrijfsystemen voor auto's, scooters en fietsen en aan auto's die rijden op waterstof. In de analyse zullen alle effecten worden meegenomen, inclusief de kosten van oplaadsystemen, de kosten voor de burger, veiligheidsaspecten en de effecten van een ander bereik van de elektrische fiets of auto. Het project zal in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) worden opgepakt.

Duurzaamheid

### Effectiviteit duurzaamheidsmaatregelen zeevaart en zeehavens - L1003

DGLM - Maritieme zaken

Beleidsprioriteit: Duurzaamheidsvraagstukken

Start tweede helft 2010 (categorie B)

In 2008 heeft het kabinet in de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens en in de Beleidsbrief Zeevaart aangegeven de te verwachten groei in de goederenstromen te willen accommoderen, echter wel zonder de druk op de leefomgeving verder op te voeren en waar mogelijk te verminderen. In beide beleidsbrieven is hiertoe een aantal beleidsinstrumenten geformuleerd. Speciaal voor de zeevaart geldt de vraag of heffingen en belastingen (op bijvoorbeeld brandstof) effectiever zijn dan een ETS (Emission Trading System) om het milieu te ontzien en welke bestedingen van opbrengsten het meest effectief zijn. IMO voert momenteel een



Europese studie naar de effectiviteit van ETS uit. De door het KiM uit te werken vraag in reactie op dat rapport is in hoeverre deze resultaten ook van toepassing zijn op de Nederlandse situatie.

## 5.2 Kennis aan tafel

### **Integrale gebiedsontwikkeling Zuidvleugel - L1004**

*DGMo - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport*

VenW wil een methodiek ontwikkelen die ruimtelijke, economische en mobiliteitsontwikkelingen op regionaal niveau goed meeneemt. Aan het KiM is gevraagd om, in samenspraak met PBL, een toetsende of klankbordrol te vervullen.

### **Vervolg Schoon en Zuinig - L1005**

*DGMo - Wegen en Verkeersveiligheid*

*Beleidsprioriteit: Schoon & Zuinig*

Voor de evaluatie van het programma Schoon en Zuinig in het voorjaar van 2010, maken het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en ECN een actualisatie van de emissieramingen van onder andere verkeer en vervoer. Het KiM is gevraagd een toetsende rol te vervullen

### **Energie & klimaat in relatie tot luchtvaart - B931**

*DGLM - Luchtvaart*

*Beleidsprioriteit: Duurzaamheidsvraagstukken*

In het kader van de uitwerking van de Luchtvaartnota, houdt de afdeling Economie en Luchtvaartpolitiek van DGLM dit najaar een eerste gespreksronde over het onderwerp 'energie en klimaatverandering'. In deze ronde zullen vijf gesprekken gevoerd worden, steeds met drie experts. Het KiM is gevraagd deze gesprekken bij te wonen en van extra input te voorzien.



## 6 Projectbeschrijvingen programma Marktordening

In dit programma staat onderzoek centraal naar de manier waarop de overheid haar verantwoordelijkheid voor publieke belangen op een effectieve en doelmatige manier kan waarborgen en welke modellen voor marktordening in de diverse vervoerssectoren effectief en efficiënt zijn.

### 6.1 Onderzoeksprojecten

#### Optimale capaciteitsverdelingsregels spoor - M1001

*DGMo - Spoor*

*Beleidsprioriteit: Programma Hoogfrequent Spoor*

*Start eerste helft 2010 (categorie A)*

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt gewerkt aan het mogelijk maken van spoorboekloos reizen op diverse hoofdcorridors in samenhang met een toekomstvaste routestrategie voor het goederenvervoer. Gegeven het vraagstuk van toenemende schaarste en de wens om meer flexibiliteit aan te brengen in het regelgevend kader rondom de verdeling van spoorcapaciteit, zullen de houdbaarheid van het huidige regelgevend kader en de prioriteitsregels in relatie tot PHS duidelijk moeten zijn. DGMo start een onderzoek naar de wijze waarop het regelgevend kader inclusief de prioriteitsregels en de bijbehorende verantwoordelijkheden zó kunnen worden bepaald en belegd, dat een robuust, effectief, uitvoerbaar en toepasbaar regelgevend kader ontstaat dat het meest passend/faciliterend is bij/voor PHS. Het KiM levert een nog nader in te vullen bijdrage aan dit onderzoek op basis van kennis van onder andere marktordening en van het spoor(goederen)vervoer.

#### Toekomstige financiering regionaal OV - M1002

*DGMo - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport*

*Start tweede helft 2010 (categorie B)*

De druk op de rijksbegroting is aanleiding om alternatieve financieringsvormen voor het regionaal openbaar vervoer te gaan onderzoeken. Dat kan door alleen naar alternatieve bronnen te gaan kijken, maar ook door alternatieve organisatievormen erbij te betrekken. In het eerste geval zijn mogelijke afgeleide onderzoeksthema's de kansen voor PPS-constructies of het betrekken van de grondexploitatie. In het tweede geval gaat het om organisatievormen waarbij het initiatief voor tot stand komen van openbaar vervoer bij de markt ligt met een 'lichtere' rol van de overheid dan in het huidige model aan de orde is. Uitvoering van dit onderzoek geschiedt door literatuurstudie en door interviews met deskundigen en belanghebbenden. Verschillende buitenlandse cases kunnen als voorbeeld voor mogelijke oplossingen nader worden onderzocht. Bijvoorbeeld Zweden, waar het oorspronkelijke model van zogeheten 'controlled competition' mogelijk wordt verlaten ten gunste van een model met meer marktbetrokkenheid.

## 6.2 Kennis aan tafel

### Reikwijdte hoofdrailnet - M1003

*DGMo - Spoor*

In het kader van de concessievorming op het spoor heeft de directie Spoor een studie uitgezet naar de optimale reikwijdte van het hoofdrailnet. Waar houdt de concessie voor het Hoofdrailnet op, waar zou de concessies voor het regionale spoor moeten/kunnen beginnen. Het KiM zal worden betrokken via de begeleidingscommissie of via het geven van een second opinion.

### Concessie Betuweroute en publiek belang - M1004

*DGMo - Spoor*

De concessie van Keyrail voor de exploitatie van de Betuweroute loopt uiterlijk in 2015 af. DGMo voert in 2010 een marktverkenning uit naar de nieuwe aanbestedingsmogelijkheden van de exploitatie. Het KiM denkt op ad hoc basis mee over de rol van de overheid en over de prognoses van het gebruik van de Betuweroute.

## 7 Projectbeschrijvingen programma Overheidsorganisatie

Mobiliteit raakt vele belangen (economisch, sociaal, milieu) en functies (wonen, werken, recreatie etc.). Veel actoren zijn bij de besluitvorming betrokken. De overheid heeft als belangrijke speler bepaalde verantwoordelijkheden en maatschappelijke ambities en beschikt over unieke instrumenten en mogelijkheden om de mobiliteit te faciliteren en te sturen. De overheid is tegelijk maar een van de spelers die de mobiliteit beïnvloeden.

Het programma 'Overheidsorganisatie' kent drie thema's:

- **Overheidstaken en -verantwoordelijkheden:** borging van publieke belangen, institutionele structuur, governance-processen en samenwerking tussen verschillende overheidslagen.
- **Beleidsambities en -verantwoording:** opstellen van concrete, meetbare beleidsdoelstellingen en indicatoren; en het monitoren en evalueren van beleid.
- **Organisatie en gebruik van kennis:** effectieve en efficiënte inrichting van de kennisinfrastructuur, het proces van vraagsturing en het gebruik van kennis (inhoud en proces).

### 7.1 Onderzoeksprojecten

Overheidstaken en  
-verantwoordelijkheden

#### Lessen voor decentralisatie mobiliteitsbeleid - O901

DGMo - Regionale Bereikbaarheid en Veilig transport  
Start tweede helft 2010 (categorie B)

De afgelopen twaalf jaar zijn veel taken en verantwoordelijkheden op het brede terrein van de mobiliteit overgegaan van het Rijk naar provincies en grote stadsregio's. Doel daarvan was om beleid en uitvoering dichterbij de burger te brengen en zodoende de prestaties van de overheid te verbeteren. In het buitenland hebben vergelijkbare processen plaatsgevonden. Dat geldt ook voor vele andere maatschappelijke sectoren in Nederland, zoals de jeugdzorg, de bijstand, de voorzieningen voor gehandicapten of de thuiszorg. De vraag is wat goede voorbeelden zijn en welke lessen daaruit getrokken kunnen worden. Welke factoren bepalen het succes van decentralisatie en in hoeverre zijn deze op mobiliteit van toepassing? Thema's voor onderzoek zijn onder andere de regierol van het Rijk, de samenwerking tussen regionale partners bij 'grensoverschrijdende' kwesties, de verantwoording over de ingezette middelen en de betrokkenheid van burger en bedrijf.

Overheidstaken en  
-verantwoordelijkheden

#### Innovaties in de transportsector (case maritieme cluster) - O906/O909

DGLM - Maritieme Zaken, DGLM - Internationaal en Strategie  
Beleidsprioriteit: Innovatie  
Recent gestart (categorie C)

Wat zijn mogelijke rollen die de overheid kan spelen bij innovaties in de transportsector en specifiek in de maritieme sector? De opbrengsten van dit onderzoek dienen meerdere doelen tegelijk. Ten eerste zijn de resultaten te gebruiken bij de voorbereiding van het International Transport Forum (ITF) 2010 waarin het thema transport en innovatie centraal staan. Ten tweede helpen de uitkomsten bij de vertaling van de algemene OESO-innovatiestrategie naar die van de transportsector. Ten derde is de studie input voor de maritieme sector. De casestudie van de maritieme sector (zeescheepvaart, zeehavens en binnenvaart) levert een analyse op van de rol van overheid in innovaties en hoe om te gaan met dit onderwerp in de driehoek beleid, onderzoek en bedrijfsleven.

Beleidsambities en -verantwoording

### **Maritieme indicatoren en streefwaarden - O1001**

DGLM - Maritieme Zaken

Start eerste helft 2010 (categorie A)

In de Tweede Kamer is kritiek geleverd op de indicatoren die het ministerie gebruikt voor de monitoring van haar beleid. Worden wel de juiste indicatoren gebruikt? De minister heeft toegezegd om daar naar te kijken en waar nodig en mogelijk te verbeteren. Door de Directie Maritieme Zaken (DMZ) is daarom in 2009 een inventarisatie gemaakt van de indicatoren en kengetallen die gebruikt worden om te beoordelen of de beleidsdoelen worden gehaald en de wijze waarop daarover wordt gerapporteerd. Het KiM zal de bruikbaarheid van deze indicatoren analyseren en de bijbehorende informatiebehoefte bij Maritieme Zaken vertalen naar een efficiënte werkwijze om de gegevens voor de benodigde beleidsindicatoren en kentallen te verzamelen en te rapporteren.

Organisatie en gebruik van kennis

### **Een goed begin is het halve werk! - O904/O801**

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid

Beleidsprioriteit: Sneller & Beter

Recent gestart (categorie C)

Vaak zijn projecten die in een MKBA worden getoetst oplossingen voor problemen die onvoldoende zijn verkend. Daarnaast is er vaak onvoldoende naar alternatieven gekeken. De vraag is hoe je in een vroegtijdig stadium, uitgaande van de gebiedsagenda's, al tot goede projectvoorstellen kunt komen. Wenselijk is om oplossingsrichtingen zo breed mogelijk te bekijken, inclusief oplossingsrichtingen die maatschappelijk het meest efficiënt zijn, en alle relevante partijen te betrekken. Voorkomen moet worden dat te vroeg op een bepaalde oplossing wordt gefocust en een lock-in ontstaat. Dit project beoogt te laten zien welke overheidsinstrumenten en beleidsopties mogelijk zijn en welke analyse- en procesinstrumenten hulp bieden.

Organisatie en gebruik van kennis

### **ERANET 2 / ERANET Transport - O702**

DGLM - Internationaal en Strategie

Doorloop (categorie D)

Het KiM neemt namens VenW deel aan dit Europese 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 VenW relevante informatie verzameld over onderzoeksprioriteiten in andere landen. Tevens worden, mede in relatie tot Nota Mobiliteit prioriteiten, voorstellen gedaan voor onderwerpen in een transnationale strategische onderzoeksagenda.

## 7.2 Kennis aan tafel

### **Kennis voor implementatie Sneller & Beter - O1002**

*DGMO - Sneller & Beter*

*Beleidsprioriteit: Sneller & Beter*

Vanaf dit najaar gaan projecten van start waarin de nieuwe werkwijze conform Sneller en Beter in de praktijk wordt gebracht. Het KiM is gevraagd een bijdrage te leveren in de vorm van reflectie en methodologische inbreng.

### **Ondersteuning DIS bij KP7 en KP8 - O1003**

*DGLM - Internationaal en Strategie*

In het kader van het 7e en 8e kaderprogramma van de EU vindt joint programming plaats waarbij er afstemming moet plaatsvinden tussen de lidstaten. Aan het KiM is gevraagd om handvatten te bieden om zo efficiënt om te gaan met middelen voor kennisontwikkeling.

### **Bijdrage aan ITF 2011 - O1004**

*DGLM - Internationaal en Strategie*

Jaarlijks vindt het International Transport Forum plaats, waar sleutelfiguren uit politiek, overheid en bedrijfsleven bij elkaar komen om over een actueel transportthema te discussiëren. Het KiM is gevraagd een bijdrage te leveren aan de voorbereiding van VenW op dit forum.

### **Risicomaatstaven - O1005**

*IWW*

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is bezig met het ontwikkelen van risicomaatstaven voor de onder-toezicht-staanden, als basis voor hun inspectieprogramma's. Aan het KiM is gevraagd hierbij mee te denken.

### **Effectief interventiebeleid - O1006**

*IWW*

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is bezig met het ontwikkelen van effectief interventiebeleid, waarbij in wordt gegaan op vraagstukken van monitoring, normering en instrumenten. Aan KiM is gevraagd hierbij mee te denken.





## 8 Analyse inzet van het KiM

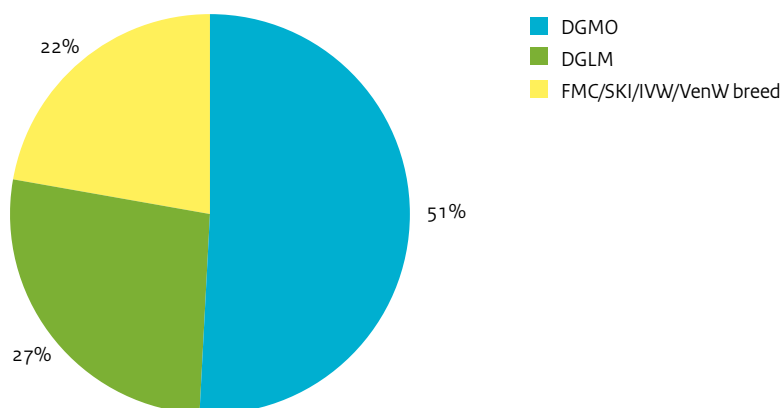
### Beschikbare capaciteit

Rekening houdend met vacatures, management en ondersteuning, heeft het KiM in 2010 naar verwachting circa 18 fte beschikbaar voor onderzoeksprojecten en kennis aan tafel. De onderzoeksmedewerkers van het KiM besteden circa 85% van hun tijd aan projecten (waarbinnen respectievelijk 80% aan onderzoek en 20% aan kennis aan tafel). De resterende 15% bestaat uit interne activiteiten (overleg, cursussen, congressen, seminars et cetera).

### Capaciteitsverdeling over diensten

Figuur 8.1 geeft inzicht in de capaciteitsverdeling over diensten. Projecten voor het Directoraat-Generaal Mobiliteit vormen met 51% de grootste groep, gevolgd door de projecten van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken met een aandeel van 27%. Projecten voor heel VenW, zoals de Mobiliteitsbalans en projecten voor de directies Financiën, Management en Control, Strategie, Kennis en Innovatie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) hebben gezamenlijk een aandeel van 22% in het werkprogramma. Naast projecten voor verschillende diensten bestaat een klein deel van de activiteiten van het KiM uit kennisopbouw zonder directe opdrachtgever, die los van de kennisopbouw in andere projecten plaatsvindt.

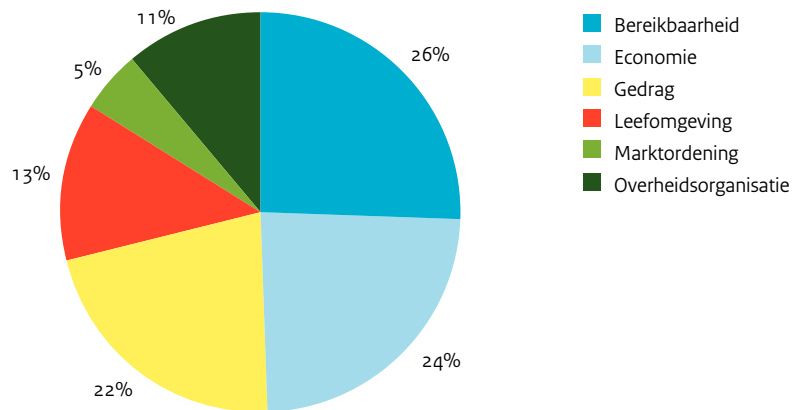
Figuur 8.1  
Capaciteitsverdeling  
over de diensten



### Capaciteitsverdeling naar programma

Figuur 8.2 geeft inzicht in de capaciteitsverdeling over de programma's van het KiM. Grote programma's zijn Bereikbaarheid, Economie en Gedrag. Minder grote programma's zijn Leefomgeving, Overheidsorganisatie en Marktordening.

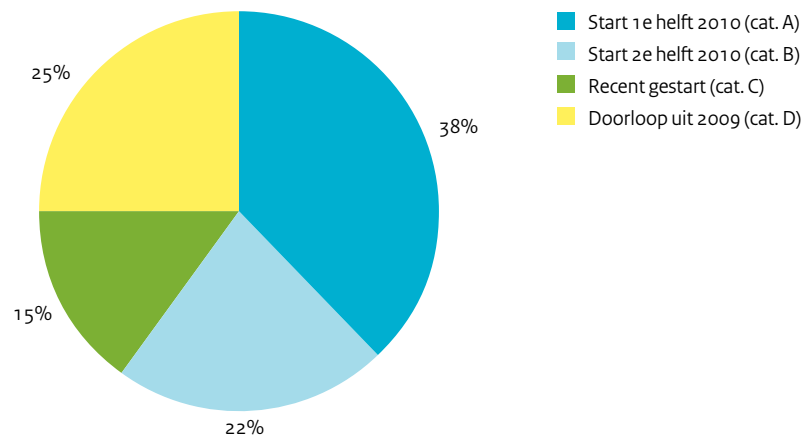
Figuur 8.2  
Capaciteitsverdeling  
over de programma's



### Capaciteitsverdeling naar urgentie van de projecten

De projecten in het werkprogramma kunnen niet allemaal gelijktijdig uitgevoerd worden. Daarom wordt een onderscheid gemaakt naar nieuwe projecten die starten in de eerste helft van 2010, nieuwe projecten die starten in de tweede helft van 2010, projecten die recent gestart zijn en projecten die al eerder in 2009 gestart zijn en doorlopen in 2010 (zie ook paragraaf 1.2). De verdeling over deze categorieën, zoals weergegeven in figuur 8.3, kan niet één op één vertaald worden naar de verdeling van de capaciteit over het jaar. Een start in de 1e helft van 2010 betekent niet automatisch dat het project ook in die jaarhelft wordt afgerond.

Figuur 8.3  
Capaciteitsverdeling  
naar urgentie van de projecten



## 9 Over het KiM

### 9.1 Doel, missie en positie

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) is op 1 september 2006 door het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) opgericht. Het doel van het KiM is om de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken en te verbreden en zo van VenW een meer kennisgedreven organisatie te maken.

Bij de versterking van de strategische kennisbasis staan het opstellen van systematische en goed onderbouwde trendanalyses, prognoses, verkenningen en analyses van beleidsopties centraal. Dit zijn producten die vóór de oprichting van het KiM slechts beperkt werden opgesteld. Bij de verbreding gaat het om de verdere ontwikkeling van de voor het beleids-terrein mobiliteit noodzakelijke gammakennis, zoals kennis over economische, maatschappelijke en bestuurlijke ontwikkelingen.

De missie van het KiM luidt daarom:

*Het KiM maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid*

Het KiM heeft een zelfstandige positie binnen VenW en opereert onafhankelijk, in die zin dat geen politieke of beleidsmatige sturing van de inhoud van de producten mogelijk is. Dat is vastgesteld in het Instellingsbesluit van het KiM. Wel werkt het KiM grotendeels vraagge-stuurd, zoals ook beschreven is in hoofdstuk 3 over de totstandkoming van het werkprogramma.

### 9.2 Kennisfunctie

Bij het KiM staat kennis voor beleid centraal. Bij kennis voor beleid gaat het om de vergroting van de kwaliteit van het (strategische) beleid met behulp van (strategische) kennis. In de literatuur wordt hierbij de term evidence-based policy gebruikt: het baseren van beleidskeuzen op relevante feiten, gedegen analyses en betrouwbare inschattingen van risico's tegen de achtergrond van (inter)nationaal beschikbare kennis.

Het KiM vervult vier kennisfuncties:

- Strategische kennisontwikkeling: het ontwikkelen van nieuwe kennis voor VenW-beleid (zoals toekomstverkenningen en beleidsanalyses);
- Kennisontsluiting: het integreren en toegankelijk maken van bestaande kennis ten behoeve van VenW;
- Kennisinbreng: het (collegiaal) inbrengen van kennis in beleidsprocessen en het bieden van een klankbord voor de beleidsdirecties binnen VenW;
- Kritisch tegengeluid: het spiegelen van de huidige beleidslijnen aan de hand van bestaande kennis.

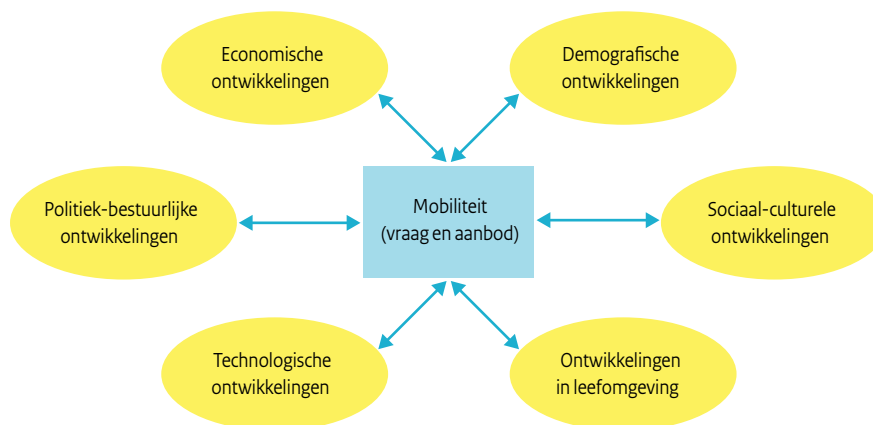
Het KiM maakt hiervoor gebruik van bestaande kennis, maar ontwikkelt ook nieuwe kennis. Dit gebeurt vooral op die gebieden waarop het KiM veel kennis in huis heeft. Deze gebieden zijn:

- beleving, gedrag en attitudes;
- mobiliteitsontwikkelingen en effecten van beleidsmaatregelen;
- maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Daarnaast wil het KiM de eigen deskundigheid op de gebieden leefomgeving en ruimte en borging publieke belangen verder ontwikkelen.

Bij het vervullen van de kennisfuncties, hanteert het KiM een brede insteek ten aanzien van mobiliteit. Dit komt ten eerste tot uitdrukking in de brede samenstelling van disciplines die binnen het KiM vertegenwoordigd zijn, waaronder economie, sociale geografie, planologie, sociologie, psychologie, verkeerskunde en bestuurskunde. Ten tweede uit zich dat in haar brede oriëntatie op het werkveld, zoals in figuur 9.1 is gevisualiseerd.

Figuur 9.1  
Brede insteek ten aanzien van mobiliteit

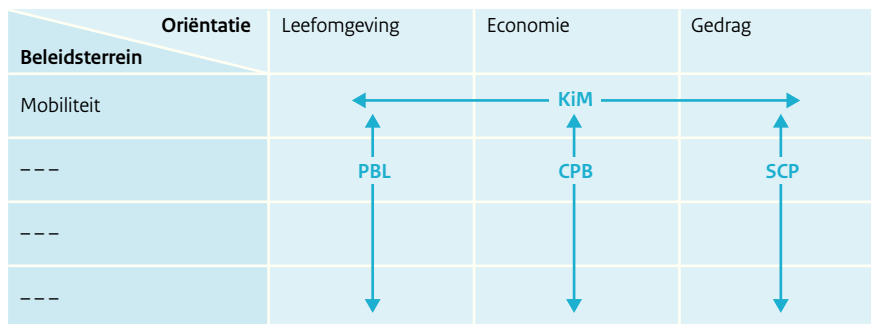


Een belangrijk onderscheid met de planbureaus is dat planbureaus kijken naar vraagstukken op diverse beleidsterreinen (waaronder mobiliteit) vanuit een bepaalde invalshoek (economie, leefomgeving, gedrag). Het KiM kijkt specifiek naar vraagstukken op het beleidsterrein mobiliteit vanuit verschillende invalshoeken. Dit is weergegeven in figuur 9.2. Een ander onderscheid is dat planbureaus ook fungeren als strategisch adviseur van het Kabinet, een functie die het KiM niet vervult.

Het KiM ontwikkelt kennis in principe in eigen huis, maar werkt samen met andere partijen waar dat meerwaarde biedt. Dit zijn onder meer planbureaus, universiteiten en de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat. Tevens besteedt het KiM onderzoek uit aan private partijen.

Alle onderzoekspublicaties van het KiM zijn openbaar. Publicatie vindt plaats binnen drie maanden na afronding van het onderzoek. In voorkomende gevallen kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld als de onderzoeken deel uitmaken van de voorbereidingen van een grote beleidsnota, waarbij relevante onderzoeksrapporten gelijktijdig met het uitbrengen van de nota worden gepubliceerd.

Figuur 9.2  
Onderscheid planbureaus  
en het KiM



### 9.3 Het typische KiM-product

Er zijn meerdere kennisaanbieders op het terrein van mobiliteit: universiteiten, kennisinstututen als TNO, planbureaus en consultants. Dit roept de vraag op waarin het KiM zich onderscheidt van andere aanbieders, los van de positionering van het KiM binnen VenW. Het 'typische KiM-product' kan als volgt worden omschreven:

*Een strategische, multidisciplinaire en analytische balans, verkenning of beleidsanalyse met 'beleidsknoppen' maar zonder beleidsadviezen, over één of meer belangrijke VenW-mobiliteitsdossiers, opgesteld in nauw contact met beleidsmakers.*

De elementen van het typische KiM-product kunnen als volgt worden omschreven:

- Strategisch: op hoofdlijnen en betrekking hebbend op de eerste fase van de beleidscyclus. In het algemeen werkt het KiM dus niet aan tactisch-operationele kennisvragen en voert het KiM ook geen studies uit met een zeer smalle scope.
- Multidisciplinair: keuze voor meerdere invalshoeken vanuit meerdere disciplines. Op die manier krijgen de analyses van het KiM een meer robuust karakter. Ook bij onderzoeken waarbij één bepaalde invalshoek centraal staat, worden de resultaten vanuit meerdere invalshoeken getoetst om de robuustheid te vergroten.
- Analytisch: niet alleen beschrijvend (welke ontwikkelingen doen zich voor, de 'wat' vraag), maar ook verklarend (welke factoren liggen erachter, de 'hoe' vraag).
- Met 'beleidsknoppen' maar zonder beleidsadviezen: het gaat bij het KiM om een betere kennisbasis voor het beleid en daarom geeft het KiM aan welke effecten diverse beleids-opties (kunnen) hebben; omdat verwachte beleidseffecten in de praktijk slechts een onderdeel vormen van politieke en beleidsmatige overwegingen kan en wil het KiM geen beleidsadviezen geven. Meer in het algemeen gaat het bij het KiM dus om beleidsgericht onderzoek en niet om bijvoorbeeld wetenschappelijke verdieping van bepaalde vraagstukken. Dat neemt niet weg dat het ook voor het KiM van belang is om aan meerjarige kennisopbouw te doen. Maar ook die kennisopbouw is uiteindelijk gericht op de ondersteuning van (toekomstige) beleidsprojecten en -processen.
- Over één of meer belangrijke VenW dossiers: de ambitie om de VenW kennisbasis te versterken en te verbreden heeft betrekking op alle mobiliteitsdossiers van VenW; het nut is echter het grootst bij de belangrijkste dossiers (in de zin van de bijdrage van het beleid aan het oplossen van maatschappelijke problemen en aan de welvaart en in de zin van de mate waarin maatschappelijke en politieke discussies plaatsvinden).
- In nauw contact met beleidsmakers: een 'korte afstand' tot het KiM draagt bij aan een betere kennisbasis, omdat een nauwer contact leidt tot een betere uitwisseling van beleidsvragen en onderzoeksresultaten.

### Niet alleen publicaties, maar ook kennis aan tafel

De meest zichtbare producten van het KiM zijn de publicaties (rapporten, achtergronddocumenten, second opinions en papers). Het KiM heeft de afgelopen jaren een groot aantal publicaties uitgebracht<sup>2</sup>. Minstens even belangrijk zijn de andere diensten die het KiM levert onder de noemer kennis aan tafel. Het gaat hierbij om het inbrengen van kennis in beleidsprocessen middels gesprekken, presentaties, korte notities (met daarin bijvoorbeeld een 'pré-toets' van voorgenomen beleid of de signalering van een bepaalde ontwikkeling of dilemma), om het ontsluiten voor VenW van het (inter)nationale kennisnetwerk en om het meedenken met de beleidsdirecties van VenW over het formuleren van kennisvragen.

### Nationale en internationale blik

Veel onderzoeksvragen vergen ook internationaal ontwikkelde kennis of hebben een sterke internationale of Europese context. Het KiM vergaart daarom continu 'state-of-the-art' wetenschappelijke kennis en zoekt vanuit de kennisvraag aansluiting bij de meest actuele internationale beleidscontext. Daarnaast is het KiM bij de ontwikkeling en uitvoering van enkele internationale onderzoeksprogramma's betrokken. Tevens is het KiM actief in het Europese platform ERANET Transport.

## 9.4 Organisatie

De werkzaamheden van het KiM zijn georganiseerd binnen zes programma's. Alle activiteiten van het KiM hebben een plaats binnen deze programma's. Programma's zijn daarmee in feite een samenhangende groep van onderzoeksprojecten en kennis aan tafel.

De volgende programma's worden onderscheiden:

- |                                      |                                      |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Gedrag                             | programmamanager: Odette van de Riet |
| 2 Leefomgeving en Ruimte             | programmamanager: Odette van de Riet |
| 3 Overheidsorganisatie               | programmamanager: Odette van de Riet |
| 4 Economie en Welvaart               | programmamanager: Pauline Wortelboer |
| 5 Marktordening en rol v.d. overheid | programmamanager: Pauline Wortelboer |
| 6 Bereikbaarheid en Mobiliteit       | programmamanager: Jan van der Waard  |

Binnen deze programma's werkt het KiM met thema's. Thema's zijn bedoeld om de samenhang tussen projecten te versterken en voor het structureren rondom mobiliteitsonderwerpen die 'er toe doen'. Thema's kunnen een clustering rondom een bepaald onderzoeksonderwerp aanduiden, maar ook een clustering rondom een actuele beleidsdiscussie.

## 9.5 Aansluiting bij Vernieuwen, Verbinden, Vertrouwen

De nota Vernieuwen, Verbinden, Vertrouwen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2008) geeft aan hoe VenW gaat werken als onderdeel van de vernieuwde rijksdienst. De manier waarop het KiM de drie pijlers uit de Vernieuwing VenW oppakt heeft ook zijn weerslag op het werkprogramma.

<sup>2</sup> Graag verwijzen we naar onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) voor een overzicht van alle uitgebrachte publicaties.

### **Kwaliteit, flexibiliteit en mobiliteit (vernieuwen)**

Het streven naar integraler en compacter werken sluit aan op de programmatische werkwijze van het KiM. Dit wordt verder versterkt door het werken met onderzoeksthema's binnen de programma's. Daarnaast zoekt het KiM continu de balans tussen enerzijds het behoud van kennis op die terreinen waar het KiM een stevige eigen deskundigheid wil behouden, en anderzijds het bevorderen van de mobiliteit van medewerkers.

### **In samenwerking (verbinden)**

Het KiM is onderdeel van VenW en werkt voornamelijk aan onderzoeksvragen die door andere onderdelen van VenW worden gesteld. Een goede samenwerking met andere onderdelen van VenW, met inachtneming van ieders taken en verantwoordelijkheden, is daarom cruciaal. Het KiM bevordert die samenwerking door ervoor te zorgen dat opdrachtgevers goed weten waar we mee bezig zijn en wat daar uit kan komen. Het KiM is daarbij flexibel met processen en termijnen, geeft de beleidscontext van conclusies van onderzoek goed weer en overlegt over het moment van openbaarmaking van de publicaties. Face-to-face contacten zijn hiervoor erg belangrijk.

Het KiM werkt in projecten samen met planbureaus, universiteiten, onderzoeksinstituten en consultants. Uitgangspunt daarbij is dat (delen van) onderzoek worden uitgevoerd door die partijen die dat het meest effectief en efficiënt kunnen doen.

### **Naar resultaat en communicatie (vertrouwen)**

Het KiM is opgericht om van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een meer kennisgedreven organisatie te maken. Op die manier levert het KiM een bijdrage aan de verbetering van de beleidsvoorbereiding. Een goede communicatie over de resultaten van onderzoek met de opdrachtgevers van VenW is daarvoor van groot belang. Het KiM wil in 2010 extra aandacht geven aan andere communicatie-instrumenten dan het verspreiden van rapporten. Het gaat daarbij onder andere om het geven van presentaties, het organiseren van discussiebijeenkomsten en het voeren van benen-op-tafelgesprekken.





# Bijlage A

## Samenvattend projectoverzicht

Deze bijlage bevat alle projecten uit het werkprogramma 2010 geordend naar directoraat-generaal en directie. Het paginanummer in de tabel geeft aan waar de beschrijving van het project in de hoofdtekst te vinden is.

### Toelichting op de tabellen

#### Type onderzoek

- Onderzoeksprojecten: de meeste projecten van het KiM zijn onderzoeksprojecten. Deze projecten zijn meestal direct gerelateerd aan lopende beleidstrajecten of -processen. Het kan echter ook gaan om kennisopbouw.
- Kennis aan tafel: bij diverse beleidstrajecten brengt het KiM ook op andere manieren kennis in. Bijvoorbeeld via het geven van mondelinge reflecties, schriftelijke second opinions, het begeleiden van extern onderzoek en het organiseren van workshops.

#### Programma's

- B = Bereikbaarheid en Mobiliteit
- E = Economie en Welvaart
- G = Gedrag
- L = Leefomgeving en Ruimte
- M = Marktordening en rol v.d. overheid
- O = Overheidsorganisatie

#### Categorieën

- Categorie A: nieuwe projecten die vanwege hoge prioriteit in de eerste helft van 2010 worden gestart.
- Categorie B: nieuwe projecten die we in de tweede helft van 2010 starten, tenzij er dan nieuwe projecten met hogere prioriteit zijn opgekomen. Als dit laatste het geval is wordt in overleg met betrokkenen bekeken welke projecten worden vervangen. Als het vragen zijn met een beperkt tijdsbeslag worden deze in het kader van de reservering voor 'ad hoc' opgepakt en is een herprioritering niet nodig.
- Categorie C: recent gestarte projecten (eind 2009) die niet in het werkprogramma van 2009 genoemd zijn.
- Categorie D: doorloop uit 2009 of eerdere jaren (bijvoorbeeld bij meerjarige projecten).

Vijf projecten zijn daarnaast aangeduid met een \*. Dit zijn gezichtsbepalende projecten waarvan we verwachten dat zij een belangrijke rol spelen in de beleidsdiscussies.

#### Omvang

Voor elk onderzoeksproject van categorie A, B en C is ingeschat hoeveel uur er naar verwachting in 2010 aan besteed zal worden.

- G = groot project: meer dan 0,5 fte (1 fte = 1200 uur)
- M = middelgroot project: tussen de 0,15 en 0,5 fte
- K = klein project: minder dan 0,15 fte

## Projecten voor DGMO

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	Programma	Beleidsprioriteit	Categorie	Omvang	Pagina nr.
DRV	Evaluatie beïnvloeding mobiliteitsgedrag	G1002	Onderzoek	G	Visie OV, Schoon & Zuinig	A	G	23
DRV	Kwaliteitsaspecten in MKBA 's	E905b	Onderzoek	E		A	M	16
DRV	Duurzaamheid in MKBA 's	E905c	Onderzoek	E		A	M	17
DRV	Toekomstige financiering regionaal OV	M1002	Onderzoek	M		B	M	33
DRV	Effecten intensivering fietsbeleid	G1004	Onderzoek	G		B	M	24
DRV	Impact netwerksamenleving en ITS op mobiliteit	G902	Onderzoek	G		B	M	25
DRV	(On)mogelijkheden nieuwe technologieën gegevensverzameling?	B1005	Onderzoek	B		B	M	12
DRV	Lessen voor decentralisatie mobiliteitsbeleid	O901	Onderzoek	O		B	M	35
DRV + Spoor	Hoogwaardig OV - Hoogwaardige effecten?	G1003	Onderzoek	G	Visie OV	B	G	24
DRV	Mobiliteit en geluk	G803	Onderzoek	G		C	K	25
DRV	Robuustheidsmaatregelen in MKBA's	E905a	Onderzoek	E		D		18
DRV	ERANET Demographic changes and mobility	G702	Onderzoek	G		D		26
DRV	Gezinsmobiliteit	G704	Onderzoek	G		D		26
DRV	Trends en typering van mobiliteitsgebruikers	G804	Onderzoek	G		D		26
DRV	Integrale gebiedsontwikkeling Zuidvleugel	L1004	Kennis aan tafel	L				31
DRV	De kracht van OV	G1006	Kennis aan tafel	G				27
DRV	Kwaliteitsonderzoek contractvervoer	B922	Kennis aan tafel	B				13
DRV	Maatschappelijke innovatie agenda mobiliteit	B929	Kennis aan tafel	B				13
DRV	Monitoring TaskForce Mobiliteits-Management (TFMM)	B933	Kennis aan tafel	B				13
Spoor	Optimale capaciteitsverdelingsregels spoor	M1001	Onderzoek	M	Programma Hoogfrequent Spoor	A	M	33
Spoor	Second opinion MKBA ERMTS	E1002	Onderzoek	E	Veiligheid spoor	A	K	15
Spoor	Verbetering methodologie MKBA spoorprojecten	E906	Onderzoek	E	5% groei op het spoor	D		18
Spoor	Reikwijdte hoofdtrailnet	M1003	Kennis aan tafel	M				34
Spoor	Concessie Betuweroute en publiek belang	M1004	Kennis aan tafel	M				34
Spoor	Spoorlijn Breda - Utrecht	E1008	Kennis aan tafel	E				23
Spoor	Midterm review Actieplan 5% groei op het spoor	B1007	Kennis aan tafel	B	5% groei op het spoor			13
WV	OEI voor integrale en gebiedsgerichte aanpak	E1001	Onderzoek	E		A*	M	15
WV	Maatschappelijk- economische analyse van duurzame alternatieven	L1002	Onderzoek	L	Schoon & Zuinig	A	M	30
WV + DRV	Verkenning duurzaam vervoerssysteem 2030-2050	L1001	Onderzoek	L	Schoon & Zuinig	B*	G	29
WV	Reistijdverliezen onderliggend wegennet en weekend	B903	Onderzoek	B	NMCA	C	M	10
WV	Beschrijven en verklaren betrouwbaarheid en robuustheid hoofdwegennet	B924	Onderzoek	B	NMCA	D	G	11
WV	Korte termijneffecten brandstofprijzen	B905	Onderzoek	B		D		10
WV	Second opinion visie parkeerplaatsen	B1008	Kennis aan tafel	B				14
WV + S&I	KiM-activiteiten in het kader van de NMCA	B1009	Kennis aan tafel	B	NMCA			14
WV	Problemen aansluiting NRM en KBA	E1009	Kennis aan tafel	E				21
WV	Vervolg Schoon en Zuinig	L1005	Kennis aan tafel	L	Schoon & Zuinig			31
WV	Adviesgroep EMMV (Effectmeting Mensgerichte Maatregelen)	G910	Kennis aan tafel	G				27
ABvM	Priming en de implementatie van beprijzing	G905	Onderzoek	G	ABvM	C	M	25
S&B	Kennis voor implementatie Sneller & Beter	O1002	Kennis aan tafel	O	Sneller & Beter			37
S&I	Robuustheid wegennetwerk West-Nederland	B1004	Onderzoek	B	NMCA	B	M	11
S&I	Water als ordenende factor voor het mobiliteitsstelsel	L902	Onderzoek	L		B	M	30
S&I	Een goed begin is het halve werk!	O904/O801	Onderzoek	O	Sneller & Beter	C	M	36
S&I	Bereikbaarheid in verstedelijkte regio's	L901	Onderzoek	L		C*	G	30
S&I	Bevolkingskrimp en mobiliteit	G901	Onderzoek	G	Visie OV	D		35

## Projecten voor DGLM

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	Programma	Beleidsprioriteit	Categorie	Omvang	Pagina nr.
DIS	Onderbouwing nieuwe beleidsvoornemens uit Brussel	E1003	Onderzoek	E		A	M	16
DIS	Locatie multimodale achterland-knooppunten	B1003	Onderzoek	B	Lange termijn visie mainports	A	M	11
DIS	Kwaliteitsindicator landzijdige bereikbaarheid mainports	E901	Onderzoek	E	Lange termijn visie mainports	D		20
DIS	ERANET 2 / ERANET Transport	O702	Onderzoek	O		D		36
DIS	Ondersteuning DIS bij KP7 en KP8	O1003	Kennis aan tafel	O				37
DIS	Bijdrage aan ITF 2011	O1004	Kennis aan tafel	O				37
DIS	OESO-onderzoek toekomstige behoefte transcontinentale verbindingen	G908	Kennis aan tafel	B				14
LHV	Terugkeergedrag na afschaffen vliegtax	G1001	Onderzoek	G	Structuurvisie luchthavenontwikkeling	A*	G	23
LHV	Stimuleren knooppuntfunctie Schiphol middels vestigingsplaatsbeleid	E1005	Onderzoek	E	Lange termijn visie mainports	A	K	19
LHV	Second opinion luchtvaartvisie Natuur en Milieu	E1006	Onderzoek	E	Structuurvisie luchthavenontwikkeling	A	K	19
LHV	Mainport 2.0	E1010	Kennis aan tafel	E	Lange termijn visie mainports			21
LVT	Samenwerkingsmogelijkheden in transport- en handelsrelaties met Frankrijk en de Eurodelta	E1007	Onderzoek	E		B	M	20
LVT	Belastingen en heffingen in de luchtvaart	E927	Onderzoek	E	Structuurvisie luchthavenontwikkeling	D		18
LVT	Factsheet luchtvaartgegevens	E928	Onderzoek	E	Structuurvisie luchthavenontwikkeling	D		20
LVT	Energie & klimaat in relatie tot luchtvaart	B931	Kennis aan tafel	L	Duurzaamheidsvraagstukken			31
MZ	Maritieme indicatoren en streefwaarden	O1001	Onderzoek	O		A	M	36
MZ	Alternatieven voor vlootbeleid in de zeevaart	E1004	Onderzoek	E		A	M	18
MZ	Effectiviteit duurzaamheidsmaatregelen zeevaart en zeehavens	L1003	Onderzoek	L	Duurzaamheidsvraagstukken	B	M	30
MZ + FMC	RPE Beleidsevaluatie Nota Zeehavens	E910	Onderzoek	E	Besluitvorming infrastructuur zeehavens	C	M	17
MZ + DIS	Innovaties in de transportsector (case maritieme cluster)	O906/O909	Onderzoek	O	Innovatie	C	M	35
MZ	Second opinion MKBA Maasgeul	E936	Onderzoek	E	Besluitvorming infrastructuur zeehavens	C	K	17
MZ	Kritische reflectie onderzoeken Havenalliantie	E1011	Kennis aan tafel	E				21
MZ	MKBA sluis IJmuiden en sluis Terneuzen	E1012	Kennis aan tafel	E	Besluitvorming infrastructuur zeehavens			21
MZ	Nationale capaciteitsanalyse binnenhavens	B1010	Kennis aan tafel	B				14

## Projecten voor VenW-breed of voor overige VenW-onderdelen

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	Programma	Beleidsprioriteit	Categorie	Omvang	Pagina nr.
VenW breed	Mobiliteitsbalans 2010	B1001	Onderzoek	B		A*	G	9
VenW breed	Middellange termijn verkenning mobiliteit en bereikbaarheid	B1002	Onderzoek	B		A	G	10
VenW-breed	Update scenario-publicatie KiM	B1006	Onderzoek	B		B	M	12
VenW-breed	Low trust society	G1005	Onderzoek	G	ABvM, OV-chipkaart	B	M	24
VenW-breed	FES en andere KBA beoordelingen	E932	Onderzoek	E		C	M	17
VenW-breed	Bereikbaarheidsindicator	B710	Onderzoek	B		D	K	13
VenW-breed	Monitoring lange termijn scenario's	B901	Onderzoek	B		D	K	10
VenW-breed	Economische waardering betrouwbaarheid reistijden	E707	Onderzoek	E		D		19
VenW-breed	OESO landenexamen 2010	E933	Kennis aan tafel	E				22
FMC	Economische Structuurversterking en KBA	E929	Onderzoek	E		C	K	17
FMC	Case study ex-post analyse	E923	Onderzoek	E		D		18
DGW	MKBA's en Deltaprogramma: deel-programma Rijnmond en Drechtsteden	E918	Kennis aan tafel	E			K	21
FMC	Communicatie OEI	E712	Kennis aan tafel	E				22
SKI	MKBA Olympische Spelen 2028-mobiliteitseffecten	E930	Kennis aan tafel	E				22
IVW	Risicomaatstaven	O1005	Kennis aan tafel	O				37
IVW	Effectief interventiebeleid	O1006	Kennis aan tafel	O				37

## Projecten voor Kennisopbouw

Titel	Project-nummer	Type project	Programma	Beleidsprioriteit	Categorie	Omvang	Pagina nr.
Opbouw databestand lange reeksen	B801	Onderzoek	B		D		12
Verklaringsmodel mobiliteit	G802	Onderzoek	B		D		12
Betrouwbaarheid van reistijden (promotie-onderzoek)	P801	Onderzoek			D		53
Infrastructuur in de 19e en 20e eeuw (promotie-onderzoek)	P802	Onderzoek			D		53
Reële opties wegen	E925	Kennis aan tafel	E				22
NICIS-OBTRI	E926	Kennis aan tafel	E				22

# Bijlage B

## Afronding onderzoeksprojecten begin 2010

De onderzoeksprojecten in onderstaande tabel lopen door in 2010, maar hebben een geplande einddatum vóór 1 maart.

Titel	Project-nummer	Vraagsteller	
OEI en Elverding	E821	DGMO	S&B
Governance verkeersmodellen	O910	DGMO	S&I
Verkeersprognoses in historisch perspectief	B802	DGMO	WV
Evaluatie modellen goederenvervoer	B805	DGMO	WV
Landzijdige bereikbaarheid Eindhoven en Lelystad	B906	DGLM	LHV
Achterlandcongestie en de rol van short-sea en binnenvaart	E803	DGLM	MZ
Monitoringskader National Data Warehouse	B923	RWS	SDG
Risico-perceptie	G712	IVW	
Analyse bereikbaarheid HWN 2000-2008	B822	Kennisopbouw	



# Bijlage C

## Promotieonderzoeken

In 2008 zijn in samenwerking met de Vrije Universiteit van Amsterdam twee promotieonderzoeken van start gegaan. De promovendi werken deels op de VU en deels bij het KIM aan hun onderzoek. De onderzoeken zullen in totaal vier jaar duren, maar al tussentijds spin-off opleveren voor andere KIM-onderzoeken.

### **P801 Betrouwbaarheid van reistijden**

De onderzoeksvragen zijn:

- Hoe groot is de spreiding van deur-tot-deur reistijden? 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 en vervoerders over reistijden? Zijn deze verwachtingen 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?

### **P802 Infrastructuur in de 19e en 20e eeuw**

De onderzoeksvragen zijn:

- Zijn steden aan het spoor en aan de snelweg sneller gegroeid dan andere steden in de 19e en 20e 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 regio's met een hub en regio's aan het einde van spokes?
- Zijn dergelijke effecten additioneel of distributief?

## Colofon

Dit is een publicatie van het  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

december 2009  
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

KiM 10-A01

Vormgeving:  
Huisstijl VenW

Opmaak:  
Studio Guido van der Velden B.V., Blaricum

ISBN 78-90-8902-067-3

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)

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM (via [kimpublicaties@minvenw.nl](mailto:kimpublicaties@minvenw.nl))  
of als PDF te downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl).

U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

*Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van  
het KiM als bron.*





Dit is een publicatie van het

**Ministerie van Verkeer  
en Waterstaat**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.verkeerenwaterstaat.nl](http://www.verkeerenwaterstaat.nl)

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

ISBN 978-90-8902-067-3  
December 2009 | KiM-10-A01