



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Werkprogramma 2011

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



# Werkprogramma 2011

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Januari 2011

# Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

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

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenM weer te geven.

# Inhoudsopgave

<b>0</b>	<b>Over het KiM en dit werkprogramma</b>	<b>5</b>
0.1	Inleiding	5
0.2	Doel en functie van het KiM	5
0.3	Positionering en werkwijze van het KiM	7
0.4	Kennislijnen	9
0.5	Over dit werkprogramma	11
0.6	Toelichting op de hoofdstukken 1 tot en met 8	12
<b>1</b>	<b>Kennislijn Bereikbaarheid</b>	<b>13</b>
1.1	Toelichting op de kennislijn	13
1.2	Bereikbaarheid als beleidsdoel	13
1.3	Betrouwbaarheid en robuustheid	14
1.4	Ontwikkeling en analyse beleidsopties bereikbaarheid	16
1.5	Overzichtstabel projecten	20
<b>2</b>	<b>Kennislijn Oorzaken en gevolgen van mobiliteit</b>	<b>21</b>
2.1	Toelichting op de kennislijn	21
2.2	De samenhang in het verkeer- en vervoerssysteem	22
2.3	Relevante ontwikkelingen in de omgeving	24
2.4	Overzichtstabel projecten	26
<b>3</b>	<b>Kennislijn Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding</b>	<b>27</b>
3.1	Toelichting op de kennislijn	27
3.2	Doelgroepen en trends	28
3.3	Beleving	29
3.4	Gedragbeïnvloeding	30
3.5	Overzichtstabel projecten	32
<b>4</b>	<b>Kennislijn Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid</b>	<b>33</b>
4.1	Toelichting op de kennislijn	33
4.2	Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid	33
4.3	Verkeers- en vervoermodellen	36
4.4	Overzichtstabel projecten	37
<b>5</b>	<b>Kennislijn Marktordening en de rol van de overheid</b>	<b>39</b>
5.1	Toelichting op de kennislijn	39
5.2	De verhouding overheid-markt	39
5.3	Marktordening	40
5.4	Verhoudingen tussen overheidslagen	42
5.5	Overzichtstabel projecten	43

<b>6</b>	<b>Kennislijn Beleidsevaluaties en afwegingskaders</b>	<b>45</b>
6.1	Toelichting op de kennislijn	45
6.2	Methodiekverdieping en -verbreding	45
6.3	Het 'laten landen' van inzichten uit de afwegingskaders	48
6.4	Kwaliteitsborging en uitvoering van beleidsevaluaties	50
6.5	Overzichtstabel projecten	51
<b>7</b>	<b>Kennislijn Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem</b>	<b>53</b>
7.1	Toelichting op de kennislijn	53
7.2	Projecten binnen deze kennislijn	54
7.3	Overzichtstabel projecten	56
<b>8</b>	<b>Kennislijn Het belang van mobiliteit en transport</b>	<b>57</b>
8.1	Toelichting op de kennislijn	57
8.2	Belang van mobiliteit en transport	57
8.3	Mainports als economische spil	58
8.4	Overzichtstabel projecten	60
	<b>Bijlage A Analyse inzet van het KiM</b>	<b>61</b>
	<b>Bijlage B Samenvattend projectoverzicht</b>	<b>63</b>
B.1	Projecten voor DGMo	64
B.2	Projecten voor DGLM	66
B.3	Projecten voor FMC	67
B.4	Projecten voor Infrastructuur en Milieu als geheel	67

## o Over het KiM en dit werkprogramma

### 0.1 Inleiding

Voor u ligt het Werkprogramma 2011 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het werkprogramma is bestemd voor de medewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en voor andere personen en organisaties die geïnteresseerd zijn in de activiteiten van het KiM.

Het jaar 2011 is een belangrijk jaar voor het uitwerken en concreet vertalen van de ambities uit het regeerakkoord van het in 2010 aangetreden kabinet. Op het terrein van mobiliteit en transport gaat het daarbij onder andere om de verbetering van de bereikbaarheid over de weg ter versterking van de economische groei en een schoner milieu, een goed toegankelijk, betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer, de kwalitatieve groei van het verbindingen-netwerk via Schiphol, de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Rotterdamse haven, het uitbreiden van de samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven bij de aanleg en het onderhoud van infrastructuur en de versnelling en vereenvoudiging van de besluitvorming over infrastructuurprojecten. Voor al deze onderwerpen is actuele en wetenschappelijk gefundeerde kennis onontbeerlijk. Het KiM wil een belangrijke bijdrage leveren aan het bijeenbrengen van de kennis en het vertalen van de kennis naar de beleidspraktijk.

Het jaar 2011 is ook het jaar waarin het nieuwe ministerie van IenM verder vorm zal krijgen. Hierbij zal ook de relatie tussen beleid en kennis en de kennisorganisatie van IenM opnieuw worden gezien. Het KiM zal hieraan uiteraard een bijdrage leveren en bezien welke binnen het KiM aanwezige kennis voor de volle breedte van IenM van belang kan zijn. Met het Directoraat-Generaal Ruimte (DGR) en het Directoraat-Generaal Milieu (DGM) van het voormalige ministerie van VROM is inmiddels gesproken om de wensen van DGR en DGM ten aanzien van inhoudelijke accenten in de projecten en betrokkenheid van DGR en DGM te verkennen. Daarnaast hebben DG Ruimte en DG Milieu zitting genomen in de program-maraad van het KiM.

### 0.2 Doel en functie van het KiM

Het doel van het KiM is de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken en te verbreden en zo de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid te vergroten. Hiervoor wordt wel 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 hierbij een drietal kennisfuncties in de vorm van:

- **Onderzoeksprojecten:** het opstellen van verkenningen en beleidanalyses op basis van gegevens en (wetenschappelijke) literatuur die worden vertaald naar de beleidspraktijk; dit onderzoek resulteert in openbare publicaties.
- **Kennis-aan-Tafel:** het (collegiaal) inbrengen van kennis in beleidsprocessen; dit kan op de volgende manieren:
  - o gesprekken, presentaties en korte notities over beschikbare kennis;
  - o het beantwoorden van ad-hoc vragen;
  - o het ontsluiten voor IenM van het (inter)nationale kennisnetwerk (bij welke partij is welke kennis te halen?);
  - o het ondersteunen van de beleidsdirecties van IenM bij de formulering van onderzoeksvragen en –aanpak van aan derden uit te besteden onderzoek;
  - o het deelnemen in begeleidingscommissies;
  - o het overdragen van kennis door het geven van masterclasses.
- **Signaleringsnotities:** notities waarin het KiM onderwerpen agendeert binnen IenM naar aanleiding van actuele beleidsmatige en wetenschappelijke ontwikkelingen of rapporten van andere partijen. Deze worden niet meegenomen in het werkprogramma, wel is er capaciteit binnen het KiM voor beschikbaar.

### Accenten in 2011

In 2011 zal de functie Kennis-aan-Tafel verder worden versterkt. Hierbij wordt de lijn die ingezet is naar aanleiding van de evaluatie van het KiM eind 2009 voortgezet. Een belangrijke conclusie naar aanleiding van de evaluatie was dat het KiM er primair voor is om de kwaliteit van de beleidsvorming verder te verbeteren door het aanleveren van relevante kennis en dat daarbij het informeel kennis inbrengen bij de beleidsvoorbereiding van groot belang is.

Het KiM zal in 2011 (in het kader van Kennis-aan-Tafel) de beleidsdirecties meer gaan ondersteunen bij de formulering van onderzoeksvragen en –aanpak van aan derden uit te besteden onderzoek. Dit deed het KiM al wel, maar in beperkte mate. Belangrijk onderdeel hiervan is dat het KiM in staat is aan te geven welke partij het beste welke kennis kan leveren.

Het geven van interne masterclasses voor IenM is een nieuw product, waarmee het KiM in 2011 wil beginnen. Te denken valt aan een masterclass over beleidsevaluatie of aan een masterclass over de werking van het mobiliteitssysteem. Eveneens nieuw in 2011 zijn verder de hiervoor genoemde signaleringsnotities. Hiermee wil het KiM een bijdrage leveren aan de voor IenM zo belangrijke oriëntatie op de omgeving.

Tenslotte wil het KiM bij de vertaling van kennis naar de beleidspraktijk in 2011 een start maken met het gebruik van vernieuwende methoden en instrumenten. Te denken valt daarbij aan toepassingen van “serious gaming” en het gebruik van de “argumentenkaart”.

### KiM symposium

Het KiM organiseert jaarlijks een symposium. In 2011 staat het symposium in het teken van het spanningsveld tussen irrationeel gedrag en de ‘homo economicus’, en de manier waarop mobiliteitsbeleid hier op in kan spelen. In verband met het 5-jarig bestaan van het KiM zal het symposium dit jaar in september plaatsvinden.

### Waarin onderscheidt het KiM zich van andere kennisaanbieders?

Er zijn meer kennisaanbieders op het terrein van mobiliteit: universiteiten, kennisinstituten als TNO, planbureaus en consultants. Dit roept de vraag op waarin het KiM zich onderscheidt van andere aanbieders, afgezien van de positionering van het KiM binnen IenM waarop later in dit hoofdstuk wordt ingegaan.



Typische kenmerken voor producten en diensten van het KiM zijn:

- In nauw contact met beleidsmakers: een 'korte afstand' van beleidsmakers tot het KiM draagt bij aan een betere kennisbasis, omdat een nauwer contact leidt tot een betere uitwisseling van beleidsvragen en onderzoeksresultaten.
- 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. Dit komt ook tot uitdrukking in de brede samenstelling van disciplines die binnen het KiM vertegenwoordigd zijn (waaronder economie, sociale geografie, planologie, sociologie, psychologie, verkeerskunde en bestuurskunde).
- 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 mobiliteitsdossiers: de ambitie om de kennisbasis van IenM te versterken en te verbreden heeft betrekking op alle mobiliteitsdossiers van IenM. 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).

### Verskil met de planbureaus

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). Hoewel de invalshoek van het KiM verschilt met die van de planbureaus en ook de positionering van het KiM anders is, zijn er wel inhoudelijke raakvlakken. Zie verder paragraaf 0.3.

## 0.3

### Positionering en werkwijze van het KiM

#### Positionering

Het KiM is binnen IenM gepositioneerd vanwege het belang van de goede doorwerking van de producten van het KiM en de directe interactie tussen het KiM en de beleidsdirecties. Dit is een tweede belangrijk verschil met de planbureaus: het KiM is er voor de *interne* versterking van de kennisbasis van IenM, terwijl de rol van de planbureaus bestaat uit het geven van een *externe* kritische reflectie op bestaand en voorgenomen beleid. Dit is bij de evaluatie van het KiM eind 2009 nog eens bevestigd.

### Samenwerking

De in paragraaf 0.2 genoemde producten ontwikkelt het KiM zelf of in samenwerking met planbureaus, externe kennisinstellingen, universiteiten en de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat. Het KiM doet dat veelal op basis van kennis die elders (in Nederland en daarbuiten) is ontwikkeld en die het KiM integreert en toepasbaar maakt voor de beleidspraktijk. Deelonderzoeken worden soms door het KiM uitbesteed aan private partijen, waarna het KiM de resultaten van deze deelonderzoeken integreert in een KiM-product.

De reeds bestaande samenwerking met de planbureaus op projectniveau zal worden geëxpliciteerd in samenwerkingsovereenkomsten. Hierin zullen diverse vormen van samenwerking worden benoemd, zoals kritische reflectie op elkaars producten en deelname in begeleidingscommissies, leveren van inhoudelijke bijdragen aan elkaars publicaties en in incidentele gevallen gezamenlijke producten.

### Versterking contacten met de wetenschappelijke wereld

De contacten tussen het KiM en de wetenschappelijke wereld zijn divers en variëren nogal in intensiteit. Om enerzijds die contacten beter inzichtelijk te maken en anderzijds tot een meer structurele dialoog te komen over het werk van het KiM wordt een groeiend aantal hoogleraren uit binnen- en buitenland uitgenodigd om KiM-fellow te worden. Elke fellow zal expliciet bij een of meer kennislijnen (zie hierna) worden betrokken. Lopende of startende onderzoeken een extra impuls geven, wetenschappelijke reviews van afgeronde onderzoeken, visitatiecommissies, inspirerende lezingen en columns in de KiM nieuwsbrief zijn maar een paar grepen uit de verschillende mogelijke vormen van betrokkenheid van de KiM-fellow. Door ook buitenlandse fellows te benoemen snijdt het mes aan twee kanten: ook internationale kennis levert op deze manier een bijdrage aan de KiM-producten.

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. De promotieonderzoeken staan beschreven op pagina 15 en 23.

Een deel van de wetenschappelijke kennis waar het KiM gebruik van maakt en die het KiM vertaalt naar de beleidspraktijk wordt ontwikkeld in het kader van het programma Duurzame Bereikbaarheid Randstad (DBR). Het KiM is vertegenwoordigd in de programma-commissie DBR en er zijn nauwe contacten met de projectleiders van de verschillende DBR-projecten. Wat betreft de vertaling van wetenschappelijke inzichten is ook het FES-programma Duurzame Dynamiek in de Delta (3D) relevant en, in internationaal verband, het Joint Programming Initiative Urban Europe waarin Nederland een leidende rol heeft.

### Internationale oriëntatie

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. Het KiM onderhoudt hiertoe een aantal specifieke relaties met relevante internationale onderzoeksinstituten. Per kennislijn (zie hierna) zullen deze relaties verder worden versterkt en uitgebouwd. Voorts is het KiM de Nederlandse woordvoerder in het Joint Transport Research Committee van het International Transport Forum. In dat kader wordt ook geparticipeerd in verschillende Round Tables van de JTRC. Het KiM treedt ook regelmatig op als spreker op internationale congressen, zoals de European Transport Conference, de Hamburg Aviation Conference, de jaarlijkse conferentie van de Transportation Research Board, de World Conference on Transport Research, de European Regional Science Association en de Air Transport Research Society. Bij deze gelegenheden wordt zowel kennis gehaald als gebracht door het KiM.

## Publicaties

Alle onderzoeksprojecten van het KiM leiden tot openbare publicaties. 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.

## 0.4 Kennislijnen

Dit jaar wordt voor het eerst gewerkt met kennislijnen. Kennislijnen zijn in eerste instantie bedoeld om duidelijk te maken welke kennis er bij het KiM te halen is en om een agenderende rol te vervullen: welke kennis is nodig voor de beleidsvragen van de toekomst.

De belangrijkste kenmerken van een kennislijn zijn:

- Draagt bij aan de herkenbaarheid van KiM, het maakt daarbij duidelijk op welke kennis KiM kan worden aangesproken;
- Integreert daarbij op een logische manier de ‘losse’ onderzoeken en ‘kennis aan tafel’ vragen, die nu eenmaal het kenmerk zijn van vraaggestuurd werken.
- Draagt de kenmerken uit van een typisch KiM product en versterkt deze.
- Geeft een visie op toekomstig mobiliteitsonderzoek weer, en de accenten in het huidige mobiliteitsonderzoek. Het vormt een meerjarige agenderende ‘onderlegger’ voor concrete projecten.
- Kennislijnen kunnen naar verloop van tijd weer verdwijnen. Ook kunnen nieuwe kennislijnen worden toegevoegd indien daar aanleiding toe is. Actualisatie vindt in ieder geval één keer per jaar plaats bij het opstellen van het werkprogramma.

Kennislijnen vormen vanaf dit jaar tevens de basis voor de structurering van het werk van het KiM. Immers, het gaat om samenhangende clusters van projecten en andere activiteiten van het KiM. De binnen het KiM bestaande programma's worden dan ook afgeschaft.

In 2011 worden de volgende kennislijnen onderscheiden:

- 1 **Bereikbaarheid.** Analyse van ontwikkeling, belang van en mogelijkheden voor verbetering van bereikbaarheid en het operationaliseren van ‘nieuwe’ aspecten van bereikbaarheid zoals robuustheid en betrouwbaarheid. Het gaat hier zowel om personenverkeer als om goederenvervoer (slim gebruik van netwerken en slimme logistiek, zowel unimodaal als multimodaal) en zowel om ketens als knooppunten.
- 2 **Oorzaken en gevolgen van mobiliteit.** Beschrijving en verklaring van nationale en internationale ontwikkelingen in mobiliteit en transport, en van de gevolgen voor veiligheid en leefomgeving. Zowel terugkijken (verklaring aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen en beleidseffecten) als vooruitkijken (ontwikkeling van omgevings-scenario's ter ondersteuning van robuuste beleidsontwikkeling en opstellen van verkenningen voor de middellange en lange termijn).
- 3 **Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding.** Beschrijving en analyse van (verschillen in) het keuzegedrag van personen en organisaties, de ontwikkelingen erin en de achterliggende factoren en drijfveren en hoe hier vanuit beleid op kan worden ingespeeld.
- 4 **Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid.** Stimuleren van voor het mobiliteits- en transportbeleid benodigde ontwikkeling van modellen en verzameling van data. Ontwikkeling beleidsindicatoren ten behoeve van de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen.

- 5 **Marktordening en de rol van de overheid.** Analyse en verkenning van effectieve en efficiënte verhoudingen overheid – markt in de verschillende sectoren (weg, regionaal OV, spoor, binnenvaart, zeevaart, luchtvaart). Daarbij aandacht voor publieke belangen, voor diverse vormen van marktordening en governance en voor effectieve bestuurlijke verhoudingen tussen overheidslagen. Tevens analyse van mogelijkheden van publiek-private samenwerking en alternatieve financieringsvormen.
- 6 **Beleidsvaluaties en afwegingskaders.** Evaluaties van effectiviteit en efficiency van beleidsinstrumenten voor mobiliteit en transport (op het gebied van infrastructuur, benutting en prijsbeleid). Zowel ex ante als ex post. Ontwikkeling van afwegingskaders waar de economische en bestuurskundige invalshoek op people, profit én planet worden geïntegreerd. Stimuleren van beter gebruik van de MKBA systematiek.
- 7 **Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem.** In deze kennislijn staat de lange termijn centraal: Schetsen van mogelijkheden voor een duurzaam, vitaal (robuust) en veilig mobiliteits- en transportsysteem van de toekomst. Aandacht voor het optimaal gebruik maken van de schaarse ruimte, de mogelijkheden van ICT, het terugdringen van emissies, de effecten van klimaatveranderingen, energiezekerheid en een effectieve energiemix. Ten aanzien van het hele mobiliteits- en transportsysteem, dus zowel verbindingen als knooppunten (inclusief de mainports). Daarnaast wordt in deze kennislijn ingegaan op de vraag hoe de transitie gerealiseerd kan worden, of er een aanjagende rol van de overheid nodig is en welke acties nu al moeten worden opgepakt.
- 8 **Het belang van mobiliteit en transport.** Het geven van inzicht in het belang van mobiliteit en transport en infrastructuur voor de economische ontwikkeling en de economische structuur. Accent op de (inter)nationale betekenis van de mainports, andere logistieke knooppunten en verbindingen van nationaal belang voor economische structuur en vestigingsplaatsaantrekkelijkheid. Aandacht voor de mogelijkheden van de overheid om het functioneren van de mainports te beïnvloeden.

### Gezichtsbepalende projecten in 2011

Binnen de kennislijnen worden vele onderzoeksprojecten en andere activiteiten (Kennis aan Tafel) uitgevoerd. Soms zijn die gericht op een specifiek beleidsterrein en een specifieke beleidsdirectie. Andere hebben een bredere betekenis voor het IenM-beleid. Hierna wordt per kennislijn aangegeven welk project gezichtsbepalend is vanwege die brede betekenis en het verwachte belang voor beleidsdiscussies. Dit betreft een momentopname. Immers, door actuele politieke en maatschappelijke ontwikkelingen kunnen andere dan de hieronder genoemde projecten gezichtsbepalend worden. Bovendien kunnen deze ontwikkelingen leiden tot herprioritering.

Kennislijn	Gezichtsbepalend project	Pag.nr.
1 Bereikbaarheid	Bereikbaarheid anders bekeken	14
2 Oorzaken en gevolgen van mobiliteit	Mobiliteitsbalans 2011	22
3 Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding	Doelgroepencatalogus mobiliteitsgebruikers	28
4 Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid	IenM-behoefte dataverzameling met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid	34
5 Marktordening en de rol van de overheid	Regie op knooppunten	41
6 Beleidsvaluaties en afwegingskaders	OEI voor integrale en gebiedsgerichte aanpak	46
7 Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem	Verkenning duurzaam vervoerssysteem 2050 dat ook robuust en verkeersveilig is	54
8 Het belang van mobiliteit en transport	Het belang van mobiliteit	58

### Verantwoordelijke managers

Het managementteam van het KiM bestaat uit Jaap de Wit (wetenschappelijk directeur), Arjen 't Hoen (plaatsvervangend directeur), Odette van de Riet en Jan van der Waard. Met

uitzondering van de wetenschappelijk directeur zijn zij allen verantwoordelijk voor een aantal kennislijnen. Hieronder volgt een overzicht:

Kennislijn	Verantwoordelijk MT-lid
1 Bereikbaarheid	Jan van der Waard
2 Oorzaken en gevolgen van mobiliteit	Jan van der Waard
3 Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding	Odette van de Riet
4 Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid	Jan van der Waard
5 Marktordening en de rol van de overheid	Arjen 't Hoen
6 Beleidsevaluaties en afwegingskaders	Arjen 't Hoen
7 Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem	Odette van de Riet
8 Het belang van mobiliteit en transport	Arjen 't Hoen

## 0.5 Over dit werkprogramma

### Totstandkoming werkprogramma

Het werkprogramma van het KiM komt vraaggestuurd en in dialoog met de IenM-onderdelen die zich met mobiliteit en transport bezig houden tot stand (met uitzondering van de in paragraaf 0.2 genoemde signaleringsnotities). Immers, het doel van het KiM is de versterking van de strategische kennisbasis van het mobiliteitsbeleid. Als het KiM eigen onderwerpen zou kiezen die niet aansluiten bij de huidige en toekomstige beleidsvragen van IenM, zou er weinig interesse zijn bij IenM voor de resultaten van het onderzoek van het KiM. Het risico zou dan bestaan dat het KiM 'vrij gaat zweven'. De keuze voor vraaggestuurd onderzoek betekent overigens niet dat het KiM geen invloed heeft op de vragen. Het KiM heeft invloed op de vraagstelling, onder andere door mogelijke vragen bij IenM-collega's neer te leggen, door vragen die het KiM worden gesteld te verbreden en door suggesties te doen bij de inventarisatie van vragen voor het werkprogramma. De vragen komen van de volgende IenM-onderdelen: het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMO), het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM), de directies Financiën, Management en Control (FMC). Tevens is er overleg geweest met de directie Strategie, Kennis en Innovatie (SKI), het Directoraat-Generaal Milieu, het Directoraat-Generaal Ruimte en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW).

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 (zie paragraaf 0.2) kan worden geleverd. Hiervoor is op verschillende niveaus afstemming geweest met de verschillende onderdelen van IenM. Daarnaast is overlegd over het werkprogramma met onze kennispartners, de samenwerkende Raden voor Leefomgeving en Infrastructuur, het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het Centraal Planbureau (CPB) en het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP). De keuzes worden bediscussieerd en afgewogen in de programmaraad. Het werkprogramma wordt vastgesteld door de secretaris-generaal van IenM.

### Dynamisch werkprogramma

Het werkprogramma heeft, anders dan in voorgaande jaren, een dynamisch karakter. Tussentijdse bijstellingen van en aanvullingen op het programma kunnen leiden tot een andere prioriteitsstelling, tot een andere vorm van uitvoering, of tot afzien van onderzoek over een bepaald onderwerp. In dit werkprogramma ligt daarom de nadruk op de projecten en activiteiten van het KiM die doorlopen uit 2010 of starten in de eerste helft van 2011. Bij de beschrijving van de verschillende kennislijnen wordt tevens een aantal mogelijke projecten of projectideeën genoemd die later in 2011 kunnen starten, tenzij er dan andere prioriteiten zijn.

## 0.6

### Toelichting op de hoofdstukken 1 tot en met 8

De hoofdstukken 1 tot en met 8 van dit werkprogramma bevatten beschrijvingen van de inhoud van de projecten en activiteiten per kennislijn.

Per kennislijn geven we allereerst een toelichting op de inhoud van de kennislijn en worden de verschillende onderwerpen beschreven die deel uitmaken van de kennislijn. Per onderwerp worden daarna eerst de projecten en andere activiteiten die doorlopen uit 2010 of starten in de eerste helft van 2011 toegelicht. Per project is respectievelijk weergegeven de titel, de opdrachtgever, het soort project (onderzoek of kennis aan tafel), het projectnummer en de verwachte capaciteitsinzet (groot, middelgroot of klein<sup>1</sup>). Vervolgens wordt een doorkijk gegeven naar issues die waarschijnlijk later in 2011, of daarna, inzet van het KiM vereisen.

Bijlage A bevat een analyse van de inzet van KiM naar opdrachtgever, kennislijn en soort project. Een totaaloverzicht van alle projecten, ingedeeld naar opdrachtgever, bevindt zich in Bijlage B.

<sup>1</sup> Zie Bijlage B voor de omrekening van deze drie categorieën naar uurinzet.

# 1 Kennislijn Bereikbaarheid

## 1.1

### Toelichting op de kennislijn

Verbetering van de bereikbaarheid vormt een centrale doelstelling binnen het nationaal verkeer- en vervoerbeleid. Centraal in deze kennislijn staat de inbreng van kennis rond operationalisering van het bereikbaarheidsbegrip, probleemanalyse en de verkenning van mogelijkheden tot verbetering van de bereikbaarheid met specifieke beleidsmaatregelen, zoals benuttingsmaatregelen, mobiliteitsmanagement en fiscale maatregelen.

Het KiM hanteert hierbij een brede benadering, door zich te richten op zowel personen- als goederenvervoer (slim gebruik van netwerken en slimme logistiek, zowel unimodaal als multimodaal) en op zowel ketens als knooppunten.

Bij begripsbepaling is het operationaliseren van het bereikbaarheidsbegrip een belangrijke focus in het KiM-werk. Hierbij gaat het om verbreding van de definitie van bereikbaarheid tot alle aspecten die te maken hebben met “de moeite die het reizigers en vervoerders/verladers kost om van A naar B te komen”. Dit in tegenstelling tot de bestaande focus binnen het huidige verkeer- en vervoersbeleid op die onderdelen van de “moeite” die direct te maken hebben met reistijden op de infrastructuur (reistijd, snelheid, reistijdverhoudingen spits/dal). Ook gaat het hier om verdere verdieping van inzichten in ‘nieuwe’ aspecten van bereikbaarheid zoals robuustheid, reistijdbetrouwbaarheid en comfort. Een tweede focus is gericht op de verdieping van de kennis van de potentiële bereikbaarheidseffecten van specifieke beleidsmaatregelen.

De onderwerpen die we binnen de kennislijn in 2011 nader gaan uitwerken, kunnen als volgt geclusterd worden:

- Bereikbaarheid als beleidsdoel
- Betrouwbaarheid en robuustheid
- Ontwikkeling en analyse beleidsopties bereikbaarheid

De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke activiteiten KiM onderneemt om invulling te geven aan de gesignaleerde (beleids)vragen. Een compleet overzicht in tabelvorm van alle projecten bevindt zich in Bijlage B.

## 1.2

### Bereikbaarheid als beleidsdoel

Bereikbaarheid is één van de kernonderwerpen van de Nota Mobiliteit. Integrale en helder te communiceren indicatoren voor bereikbaarheid zijn onontbeerlijk om te kunnen bepalen of nieuw beleid gericht op betere bereikbaarheid eigenlijk wel nodig is en ook om iets te kunnen zeggen over verwachte en gerealiseerde beleidseffecten.

## Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

DGLM - Internationaal en Strategie  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
E901

### Kwaliteitsindicator landzijdige bereikbaarheid mainports

In dit in 2010 gestarte project wordt door het KiM een kwantificeerbare indicator van landzijdige bereikbaarheid van mainports ontwikkeld, die als maatstaf kan dienen 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. Bij de indicatorontwikkeling wordt aangesloten bij de resultaten van eerder KiM-onderzoek naar een integrale en helder te communiceren indicator voor het daadwerkelijk meten van bereikbaarheid. Bereikbaarheid is daarbij gedefinieerd als de moeite om van A naar B te komen en in de indicator wordt gepoogd zoveel mogelijk aspecten van deze moeite mee te nemen.

DGMo – Strategie,  
Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
BB1101

### Bereikbaarheid anders bekeken

De bestaande beleidsindicatoren zijn sterk verkeerskundig en zijn slechts toepasbaar op één modaliteit. De indicatoren geven bovendien onvoldoende handvatten voor de integratie van ruimtelijke ordening en bereikbaarheid. Welke mogelijkheden voor andere indicatoren zijn er? En hoe positioneert dat Nederland dan in internationaal opzicht? Kan bereikbaarheid anders worden gedefinieerd door uit te gaan van hoeveel mensen/bedrijven/organisaties bereikt kunnen worden binnen een bepaalde straal en tijd en/of tegen bepaalde kosten? Wat als je het regionaal differentieert? Is er een verschil tussen hoog-stedelijk en meer landelijk gebied? Hoe is de bereikbaarheid van Nederland en per regio als je over alle modaliteiten heen kijkt en niet per modaliteit? Zijn deze 'nieuwe' beleidsindicatoren goed meetbaar en internationaal vergelijkbaar? Vervolgvraag is op welke manier dit kan leiden tot andere beleidsdoelen gerelateerd aan bereikbaarheid. Bij dit onderzoek wordt aangesloten bij de resultaten van eerder KiM-onderzoek naar een integrale en helder te communiceren indicator voor het daadwerkelijk meten van bereikbaarheid.

## Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

Vooralsnog zijn er geen onderzoeksprojecten of Kennis-aan-Tafel activiteiten voorzien.

### 1.3

## Betrouwbaarheid en robuustheid

In de Nota Mobiliteit zijn naast bereikbaarheid ook betrouwbaarheid en robuustheid als kernbegrippen in het nationaal verkeers- en vervoerbeleid geïntroduceerd. Met die introductie ontstond de behoefte aan een nadere uitwerking van deze begrippen en in eerder onderzoek is door het KiM reeds een aantal onderzoeksprojecten gericht op nadere begripsbepaling uitgevoerd. Toch vormt de thans beschikbare kennis op dit terrein nog slechts een eerste aanzet, die verdere verdieping verdient. Het operationaliseren van beide begrippen naar binnen het beleid bruikbare indicatoren, het in beeld brengen van ontwikkelingen op deze indicatoren en het vertalen naar afwegingskaders vormen op dit onderdeel de primaire focus.



## Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
B924

### Beschrijven en verklaren betrouwbaarheid en robuustheid hoofdwegen

Dit in 2010 gestarte project is erop gericht om de historische ontwikkeling van de spreiding van de reistijd voor de reiziger op het hoofdwegenet 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. 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. De eerste resultaten zijn verwerkt in de Mobiliteitsbalans 2010. De studie geeft invulling aan de kabinetsreactie op de aanbeveling van de Raad van Leefomgeving en Infrastructuur om te rapporteren over betrouwbaarheid en robuustheid en levert een aanzet tot indicatoren voor de beschrijving van de kwaliteit van een netwerk.

VU Amsterdam en KiM  
Promotieonderzoek, 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?

## Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
BB1102

### Onbetrouwbaarheid vanuit reizigersperspectief

Momenteel vindt nationaal en internationaal veel onderzoek plaats naar onbetrouwbaarheid en robuustheid. De belangrijkste invalshoeken daarbij zijn die van de wegbeheerder en de economische waardering. Er is nog relatief weinig aandacht voor het perspectief van de reiziger, waardoor kennis van het gedrag en voorkeuren van de reizigers achterblijft. Met dit project wordt getracht een deel van deze kennisbasis op te vullen, met onderzoek naar de wijze waarop reizigers hun reis (per auto en OV) plannen, welke reistijden zij daarbij eigenlijk verwachten, wat hun gedragsreacties zijn op vertragingen van reistijd en veranderingen daarin en hoe reizigers verschillende typen vertragingen (lang – kort, doel van de reis) beleven. De aanpak wordt gebaseerd op de vergelijking van objectieve gedragsreacties van reizigers met subjectieve voorkeuren. Om deze te meten worden niet alleen enquêtes gebruikt, maar ook observaties, interviews en nieuwe dataverzamelingstechnieken. Bij het project wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van inzichten uit de gedragswetenschappen, projecten uit het Programma Duurzame Bereikbaarheid Randstad (DBR-projecten), ondersteund promotieonderzoek (zie bijlage B) en recent internationaal onderzoek (OECD, FHWA-SHRP2).

DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
BB1103

### Robuustheid en betrouwbaarheid in concrete projecten

De potentiële effecten van beleidsmaatregelen om robuustheid en betrouwbaarheid te verbeteren kunnen met beschikbare modellen nog niet goed in beeld worden gebracht. Het is daarom nodig deze effecten voor concrete projecten in te schatten op basis van uit

specifiek onderzoek op te stellen vuistregels. In 2010 is hiertoe al een eerste aanzet gegeven, maar nadere uitwerking is gewenst, waarbij naast projecten voor het hoofdwegennet ook zal worden gekeken naar maatregelen op het onderliggend wegennet en binnen andere modaliteiten.

## 1.4 Ontwikkeling en analyse beleidsopties bereikbaarheid

Het verkeer- en vervoerssysteem bestaat uit een set complementaire vervoerwijzen. De hoofdmodaliteiten zijn weg, spoor, water en lucht, maar daarbinnen bestaat een breed arsenaal aan vervoermiddelen zoals de auto/vrachtwagen, trein, (elektrische) fiets, bus, tram, metro en taxi. Elk van de vervoermiddelen heeft zijn eigen kracht en markt. Afhankelijk van zaken als reismotief en herkomst- en bestemmingslocatie kiest de reiziger c.q. verlader het optimale vervoermiddel. De auto/vrachtwagen is een bijzonder populair keuzealternatief waardoor de bereikbaarheid in het wegsysteem onder hoge druk staat.

Het nationaal verkeer- en vervoersbeleid kent dan ook een sterke focus op bereikbaarheid over de weg. Er bestaat dan ook een sterke behoefte om in verkenningen de bereikbaarheidsontwikkeling te toetsen aan deze beleidsdoelstellingen. In dit onderdeel wordt gekeken hoe door ingrepen in het wegverkeerssysteem de bereikbaarheid verbeterd kan worden en welke (deel)markten door andere modaliteiten (zoals ov, fiets) bediend zouden kunnen worden en wat dit vraagt van deze modaliteiten. Daarbij wordt ook naar tussenvormen gekeken, zoals taxi en doelgroepenvervoer. Speciale aandacht gaat uit naar multimodale verplaatsingen, waarbij voor één verplaatsing van verschillende modaliteiten gebruik wordt gemaakt. Zo zijn loopafstand, de aanwezigheid van fietsenstallingen en het fietsstallingsgemak mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer; is de kwaliteit van de bus, tram en metro van invloed op de aantrekkelijkheid van het reizen per trein; en is de aanwezigheid van fietstransferia bepalend voor de aantrekkelijkheid van de fiets voor het eerste of laatste stukje van de reis. Naast onderzoek gericht op de ontwikkeling van nieuwe beleidsopties, wordt ook aandacht geschonken aan het toetsen van deze opties voor wat betreft hun effectiviteit op de bereikbaarheidsdoelstellingen.

Lopende en nog op te starten onderzoeken binnen dit cluster worden hieronder beschreven.

### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

#### **KiM inzet bij nadere uitwerking NMCA's en doorkijk Netwerken 2040**

In het najaar van 2010 heeft het vorige kabinet een eerste versie van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA) uitgebracht. Dit is een multimodale analyse naar de staat van de bereikbaarheid in 2020 en 2028. De NMCA geeft een confrontatie tussen de vraag naar mobiliteit en de capaciteit voor de modaliteiten/netwerken van weg, spoor, regionaal openbaar vervoer en vaarwegen. De analyse geeft daarmee een beeld van de bereikbaarheidsproblematiek op nationaal niveau, maar biedt geen concrete oplossingsrichtingen. Wel is door het nieuwe Kabinet een ruimtelijke focus aangebracht, gebaseerd op het belang van drie economische motoren van Nederland (Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven). Voor conclusies op regionaal niveau zal een verdere gebiedsuitwerking worden gemaakt waarin ook het onderliggend wegennet en decentraal spoor worden betrokken. Bij de nationale analyse en de nadere regionale uitwerking kan het KiM met Kennis-aan-Tafel en/of specifiek onderzoek een ondersteunende rol vervullen. Potentiële onderwerpen voor dergelijk onderzoek zijn analyse van gebruik en potentie

van het onderliggend wegennet, karakterisering van supersnelwegen, verkennen van oplossingsrichtingen met focus op robuustheid. Met deze benadering kan deels invulling worden gegeven aan het in 2010 voorgenomen project “Wegennetwerk West Nederland”. Vergelijkbare Kennis-aan-Tafel inzet van het KiM is voorzien bij de actualisatie van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Het gaat daarbij in het bijzonder om een bijdrage aan de in dit kader toegezegde integrale doorkijk voor de netwerken van de hoofdinfrastructuur in 2040.

DGLM - Luchthavens  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
BB1105

### **Mainport 2.0: landzijdige bereikbaarheid**

Het luchtvaartnetwerk op Schiphol is van belang voor allerlei vormen van zakelijke dienstverlening in de Metropoolregio Amsterdam. Omgekeerd kan de ruimtelijk economische ontwikkeling in deze regio bijdragen aan het netwerk van bestemmingen op Schiphol. De Commissie Ruimtelijke Ordening Luchthavens constateerde dat publieke en private partijen beter moeten gaan samenwerken om de inhoudelijke samenhang tussen knooppuntfunctie en vestigingsfunctie te versterken. Hiervoor moet een nieuw mainportconcept ontwikkeld worden (mainport 2.0) dat nieuw elan geeft aan deze samenwerking. IenM pakt deze taak op en vraagt KiM om ondersteuning in de uitwerking van het nieuwe concept door het (mede)beantwoorden van een aantal onderzoeksvragen, verdeeld over twee projecten.

In dit project zijn de onderzoeksvragen gebundeld die samenhangen met het aspect landzijdige bereikbaarheid van Schiphol:

- Tegen welke concrete landzijdige bereikbaarheidsknelpunten lopen specifieke gebruikersgroepen met een hoge vlieggeneigdheid van Schiphol aan? Welke daarvan zijn het meest doorslaggevend bij de keuze om wel of niet vanaf Schiphol te vliegen?
- Best practices van vervoersconcepten. Welke vernieuwende concepten voor een betere integratie van landzijdig vervoer en luchtvaart zien we in het buitenland? Zijn die concepten, zoals integrated ticketing, inchecken op treinstations, speciale shuttle verbindingen et cetera, effectief en efficiënt en zijn ze te vertalen naar de Nederlandse situatie?

De overige onderzoeksvragen worden geadresseerd in het project Mainport 2.0: samenhang knooppunt- en vestigingsfunctie, in kennislijn 8.

DGMo - Regionale bereikbaarheid  
en Veilig transport + Spoor  
Onderzoeksproject, groot, G1003 +  
BB1106

### **Differentiatie aanbod regionaal ov**

In het regionaal ov zijn drie segmenten te onderscheiden:

- een segment van (uiterst) dunne stromen op het platteland;
- een middensegment, waar met name de vraag in de daluren beperkt is;
- een segment met dikke stromen waar er veel draagvlak is voor ov met een attractief aanbods niveau.

Voor het *kleinste segment* met de (uiterst) dunne stromen op het platteland is eigenlijk iedereen het er wel over eens dat hiervoor maatwerk noodzakelijk is. In het *segment met de dikke stromen* (verkeer in de spits naar de grootstedelijke gebieden) is er de laatste jaren ingezet op de ontwikkeling van lijnen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). 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 'hoogwaardigheids' elementen (bijvoorbeeld frequentie, comfort en fietsvoorzieningen) gaat het dan en wat is het effect van elk afzonderlijk element? Trekken HOV-lijnen een ander type reizigers en zijn ze een verbetering voor het

ov als geheel? Bijvoorbeeld qua reizigersaantallen, deur-tot-deursnelheid, of vermindering van het autogebruik.

Daarnaast is er een *middensegment*, vaak lijnen verzorgd met een aanbod van klassiek lijndienstvervoer per bus. Het is hier vaak moeilijk om een aanbod in stand te houden dat zowel attractief als kosteneffectief is. Zo is bij meer dan de helft van de vervoersautoriteiten de gemiddelde bezetting van een buskilometer nu tien personen of minder. En in de daluren is dat nog beduidend minder.

Dit onderzoek wil in beeld brengen waar omslagpunten liggen. Wanneer kiest de reiziger voor welke vorm van ov en wanneer niet? Wanneer en waar valt vanuit een maatschappelijk oogpunt HOV te verkiezen, en hoe zou dat eruit moeten zien? Hoe kan het middensegment vervolgens het best worden ingericht? Denk daarbij aan maatregelen om de aantrekkelijkheid van het ov voor de reiziger te vergroten en tegelijkertijd de inzet van vervoermiddelen meer te stroomlijnen met de actuele vraag. Bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van kleinschalige voertuigen, vormen van taxivervoer en de fiets.

DGLM – Internationaal en Strategie  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
B1003

#### **Locatie multimodale achterlandknooppunten**

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. Te veel knooppunten leidt tot onderlinge concurrentie en tast de rentabiliteit van terminals en vervoersdiensten aan. Op verzoek van DGLM wordt onderzocht welke multimodale knooppunten van nationaal belang zijn en of op de kaart van Nederland nog multimodale knooppunten ontbreken.

DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Onderzoeksproject, klein, B1017

#### **Effecten contextvariabelen benutten**

Omtrent de invloed van verkeersmanagementmaatregelen op de verkeerafwikkeling op wegvakniveau is relatief veel bekend. Inzicht in de doorwerking naar bereikbaarheidseffecten als verliestijden en capaciteitsverandering op netwerkniveau is echter relatief schaars. In dit eind 2010 gestarte project wordt gepoogd de invloed van specifieke omgevingsvariabelen, zoals samenstelling van de verkeersvraag en netwerkstructuur, op de effectiviteit van verkeersmanagementmaatregelen op netwerkniveau vast te stellen, gebruik makend van de voor het project “Beschrijven en verklaren betrouwbaarheid en robuustheid hoofdwegenet” verzamelde gegevens.

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
B1016 + BB107

#### **Slim benutten**

Met het wegvallen van prijsbeleid en de beperkte mogelijkheden voor zware investeringen in aanleg van nieuwe infrastructuur zijn de geldende bereikbaarheidsdoelstellingen voor het wegverkeer niet of nauwelijks realiseerbaar. Daarmee bestaat er een dringende behoefte aan een verkenning van alternatieve beleidsmaatregelen gericht op het behalen van de bereikbaarheidsdoelstellingen. In 2010 is het KiM gestart met het maken van een eerste overzicht van mogelijke maatregelen, inclusief een indicatie van

effectiviteit. Voor 2011 wordt ruimte gereserveerd voor ontwikkeling en toetsing van nadere uitwerkingen van kansrijke beleidsopties.

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
L901

#### **Bereikbaarheid verstedelijkte regio's**

DGMo wil graag inzicht krijgen in het vraagstuk of en wanneer er slimmere combinaties zijn van ruimtelijk en infrastructuurbeleid. Het project moet zowel inhoudelijke als methodische kennis opleveren die door IenM gebruikt kan worden bij het beoordelen van ruimtelijke, infrastructurele opgaven. Om de vraag goed te kunnen beantwoorden, wordt nagegaan welke kennis reeds aanwezig is over de relatie tussen verstedelijkings- en mobiliteitsconcepten. Tevens wordt geïnventariseerd welke vuistregels/methodes nodig en beschikbaar zijn om op een 'snelle' manier inzicht te krijgen in de consequenties van stedelijke ontwikkelingen op de mobiliteit. Het gaat er daarbij ook om een gevoel te krijgen voor de benodigde omvang van de investeringen (aanleg, exploitatie). Wat zijn de verschillen in de omvang van infrastructuuruitgaven als gevolg van binnenstedelijk bouwen versus buitenstedelijk bouwen?

Vervolgens worden deze vuistregels toegepast op een aantal gebiedsagenda's. Met de verschillende vuistregels wordt een inschatting gemaakt hoe gevoelig de uitkomsten (effecten op de mobiliteit en investeringen) van deze gebiedsagenda's zijn voor aannames rond ruimtelijke ontwikkeling (gevoeligheidsanalyses). Het gaat dan zowel om aannames rond de autonome ruimtelijke ontwikkeling als om beleidsuitgangspunten zoals verdichtingsdoelstellingen. Het project wordt in samenwerking met het PBL uitgevoerd.

DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Kennis-aan-Tafel, klein, B1011

#### **KiM-inzet voor Ontwikkeling evaluatiekader Benutting**

In dit lopende Kennis-aan-Tafel project levert het KiM, onder andere door participatie in de begeleidingsgroep, kennis en expertise aan het DGMo-project "Ontwikkeling evaluatiemethoden voor benuttingsmaatregelen". Dit project vormt een uitwerking van afspraken uit het Strategisch Beraad Verkeersinformatie en Verkeersmanagement, gericht op het verkrijgen van inzicht in de potentiële maatschappelijke baten van informeren, geleiden en sturen (benutten). Bij de KiM-inzet staat afstemming met de ten behoeve van de jaarlijkse Mobiliteitsbalans en Mobiliteitsmonitor uitgevoerde historische analyses rond ontwikkeling van de congestie centraal.

### **Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn**

DGMo - Regionale bereikbaarheid  
en Veilig transport  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
BB1108

#### **Fiets in de keten**

De fiets speelt in toenemende mate een rol in multimodale verplaatsingen. Een voorbeeld hiervan is de populariteit van de ov-fiets. En deze rol zou nog verder kunnen worden uitgebouwd. Doel van deze studie is om te verkennen hoe de rol van de fiets in de keten kan worden vergroot en welke voorzieningen daarvoor nodig zijn. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de rol van de fiets in multimodale knooppunten en de (potentiële) rol van de (elektrische) fiets.

## 1.5 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	categorie	omvang
DIS	Kwaliteitsindicator landzijdige bereikbaarheid mainports	E901	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
S&I	Bereikbaarheid anders bekeken	BB1101	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
WV	Beschrijven en verklaren betrouwbaarheid en robuustheid hoofdwegenet	B924	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
lenM-breed	Betrouwbaarheid van reistijden	P801	Promotie-onderzoek		
WV	Onbetrouwbaarheid vanuit reizigersperspectief	BB1102	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
WV	Robuustheid en betrouwbaarheid in concrete projecten	BB1103	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
WV + S&I	KiM-inzet bij nadere uitwerkingen NMCA en doorkijk Netwerken 2040	BB1104	Onderzoeksproject + KaT	A	Middelgroot
LHV	Mainport 2.0 : landzijdige bereikbaarheid	BB1105	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
DRV + Spoor	Differentiatie aanbod regionaal ov	G1003 + BB1106	Onderzoeksproject	A	Groot
DIS	Locatie multimodale achterlandknooppunten	B1003	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
WV	Effecten contextvariabelen benutten	B1017	Onderzoeksproject	A	Klein
S&I	Slim benutten	B1016 + BB1107	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
S&I	Bereikbaarheid verstedelijkte regio's	L901	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
WV	KiM-inzet voor ontwikkeling evaluatiekader benutting	B1011	KaT	A	Klein
DRV	Fiets in de keten	BB1108	Onderzoeksproject	B	Middelgroot

## 2 Kennislijn Oorzaken en gevolgen van mobiliteit

### 2.1

#### Toelichting op de kennislijn

Het verkeer- en vervoerssysteem is een complex systeem. Veel factoren, zoals demografische, ruimtelijke, sociaaleconomische en technologische ontwikkelingen bepalen de vraag naar mobiliteit van personen en goederen. Daarnaast zijn er factoren die invloed hebben op de wijze waarop die mobiliteitsvraag wordt afgewikkeld. Zo maken technologische ontwikkelingen bijvoorbeeld nieuwe vormen van het aanbod aan verkeersvoorzieningen mogelijk. De manier waarop en de mate waarin deze voorzieningen worden gebruikt hebben op hun beurt weer gevolgen voor het milieu in de vorm van emissies van schadelijke stoffen en geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van verkeersonveiligheid en potentiële gevaren voor omwonenden bij calamiteiten. Inzicht in de mobiliteitsbepalende factoren en de interacties tussen verkeer en vervoer en de (ruimtelijke) omgeving levert een beeld van mogelijke aangrijpingspunten voor te voeren beleid; waar en op welke wijze kan de werking van het verkeer- en vervoerssysteem worden beïnvloed? Een goed inzicht in de “samenhang der dingen” rond verkeer en vervoer vormt daarmee belangrijke basiskennis voor de beleidsontwikkeling. Daar komt bij dat er in het huidig tijdsgewricht sprake lijkt te zijn van steeds sneller wisselende ontwikkelingen in invloedsfactoren. Het is daarmee steeds belangrijker om dergelijke ontwikkelingen en hun doorwerking naar mobiliteit nauwlettend te volgen.

De kennislijn ‘Oorzaken en gevolgen van mobiliteit’ richt zich op de beschrijving en verklaring van nationale en internationale ontwikkelingen in mobiliteit en transport, en van de gevolgen voor veiligheid en leefomgeving. Het gaat daarbij enerzijds om terugkijken ter verklaring van mobiliteitsontwikkelingen aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen en geïmplementeerd beleid. Anderzijds staat ook het vooruitkijken in een per definitie onkenbare toekomst centraal. Dat kan bijvoorbeeld met de ontwikkeling van omgevingsscenario’s ter ondersteuning van robuuste beleidsontwikkeling en met het opstellen van verkenningen voor de middellange en lange termijn.

De onderwerpen die we binnen de kennislijn in 2011 nader gaan uitwerken, kunnen als volgt geclusterd worden:

- De samenhang in het verkeer- en vervoerssysteem.
- Relevante ontwikkelingen in de omgeving.

De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke activiteiten KiM onderneemt om invulling te geven aan de gesignaleerde (beleids)vragen. Een compleet overzicht in tabelvorm van alle projecten bevindt zich in Bijlage B.

## 2.2

### De samenhang in het verkeer- en vervoerssysteem

Dit onderwerp betreft de toestand in heden, verleden en toekomst van het verkeers- en vervoerssysteem in relatie tot de omgeving. De kennis van de interne samenhang binnen het systeem en de wisselwerking met de omgeving vormt hier de basis voor enerzijds probleem-analyse en anderzijds het vinden van aangrijpingspunten voor beleid om problemen te voorkomen of negatieve effecten te kunnen mitigeren. Centraal bij de probleemanalyse staat het vinden van antwoorden op vragen als waar gaat het mis in het systeem en welke negatieve gevolgen brengt de werking van het systeem met zich mee. De kennisactiviteiten op dit onderdeel betreffen met name het beschrijven van het systeem in verleden, heden en toekomst en het verklaren van gerealiseerde mobiliteitsontwikkelingen.

#### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

IenM breed  
Onderzoeksproject, groot, OG1101

##### Mobiliteitsbalans 2011

De jaarlijks uit te brengen Mobiliteitsbalans is een van de kernproducten van het KiM. De Balans 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 en vormen input voor het maatschappelijk debat over mobiliteit in zijn algemeenheid. In 2010 is tegelijkertijd met de Mobiliteitsbalans met het oog op de nieuwe kabinetsperiode ook een Middellange termijnverkenning Mobiliteit uitgebracht. Hoewel de uitgangspunten voor een dergelijke verkenning niet jaarlijks zullen wijzigen, zal in overleg met DGMO de mogelijkheid worden verkend om ook dit jaar een 'verkenkend' deel in de Mobiliteitsbalans op te nemen.

DGMO - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
B905

##### Korte termijn effecten brandstofprijzen

De olieprijs bereikte met bijna 150 dollar per vat en enorme piek in 2008. Eind 2008 was er sprake van een scherpe daling. De hierbij 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, zoals bijvoorbeeld het voorkomen van scherpe prijsveranderingen.

DGMO - Wegen en  
Verkeersveiligheid + Strategie,  
Investeringsbeleid  
Kennis-aan-Tafel, middelgroot,  
OG1102

##### Veranderingen in maximumsnelheid HWN

In het regeerakkoord is een verhoging van de maximumsnelheid op het hoofdwegenet naar 130 km/h voorgesteld. Snelheid speelt een belangrijke rol in het verkeer- en vervoerssysteem, met vele complexe interacties met andere kenmerken en gevolgen van het systeem. Het is dan ook niet vreemd dat er in het publieke debat rond verhoging van de maximumsnelheid nogal tegengestelde beelden de ronde doen. Op basis van de



kennis van het functioneren van het systeem kan het KiM Kennis-aan-Tafel leveren bij de implementatie van het snelhedenbeleid.

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, klein, OG1103

#### **Lost het beleid de problemen van de gebruikers wel op?**

Het beleid is gericht op het voorkomen en/of oplossen van functioneringsproblemen binnen het verkeer- en vervoerssysteem en het wegnemen of reduceren van negatieve effecten van het systeem. De wijze waarop de samenleving als totaal en de gebruikers van systeem het disfunctioneren van het systeem ervaren is echter ook aan ontwikkeling onderhevig. Voor een goede beleidsanalyse is het dan ook belangrijk ook deze ontwikkeling te beschouwen. In dit onderzoek zal het KiM verkennen of het huidige beleid niet te veel is gericht op het oplossen van problemen die te ver weg staan van de gebruikers van het verkeer- en vervoerssysteem; zijn de beleidsdoelen wel “publieksgericht”? Op basis van de resultaten ontstaat tevens inzicht in wat eventueel meer “publieksgerichte” doelen zouden kunnen zijn. Bij de uitvoering van dit project zal gebruik worden gemaakt van de kennis en expertise van DVS op het gebied van publieksgericht netwerkmanagement.

VU Amsterdam en KiM  
Promotieonderzoek, 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?

#### **Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn**

Potentiële activiteiten na de eerste helft van 2011 op of sterk gerelateerd aan dit onderwerp zijn:

#### **Leermomenten benutting infrastructuur**

Benutting van bestaande infrastructuur staat met het wegvallen van prijsbeleid en een lager investeringsniveau in de weginfrastructuur sterk in de belangstelling. Benutting is echter niet uniek voor het wegsysteem. Naast een analyse van potentiële alternatieve beleidsopties, zoals uitgevoerd in het project “Slim Benutten” kan mogelijk ook worden geleerd van benuttingsaanpak in andere systemen en sectoren. Wat valt er uit de aanpak (specifieke benuttingsmaatregelen, ketenbenadering, etc.) in andere modaliteiten (bv. spoor, luchtvaart) en andere sectoren (waterbeheer, gasdistributie, elektriciteitsnetwerk) te leren voor benutting van het wegsysteem? Aansluiten bij bevindingen uit Next Generation Infrastructures (NGI).

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid  
+ DGLM Maritieme Zaken +  
Luchtvaart  
Onderzoeksproject, klein, OG1104

#### **Parkeerproblematiek steden (herkomst- en bestemmingszijde)**

Parkeren vormt een essentieel onderdeel van het wegverkeerssysteem. Het belang van parkeren als element van het systeem wordt nader verkend met een focus op de vragen “Wat is de invloed van parkeren op de mobiliteit nu?”, “Wat is de situatie in de toekomst bij ongewijzigd beleid?”, “Waar liggen aanknopingspunten voor lenM beleidsinterventies?”

DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
OG1105

## 2.3

### Relevante ontwikkelingen in de omgeving

Bij dit onderwerp staat niet de toestand van het verkeer- en vervoerssysteem onder verschillende omstandigheden centraal, maar juist de relevante ontwikkelingen in de omgeving. Kennis van dergelijke ontwikkelingen is met name van belang om inzicht te krijgen in het toekomstig functioneren van het verkeer- en vervoerssysteem met bijbehorende externe effecten. Vroegtijdige herkenning van mogelijke ontwikkelingen stelt het beleid in staat op de te verwachten gevolgen te anticiperen. De kennisactiviteiten op dit onderdeel betreffen het analyseren van ontwikkelingen in invloedsfactoren en hun gevolgen voor mobiliteit.

#### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

DGMo - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
OG1106

##### **Ontwikkeling vervoer gevaarlijke stoffen**

Een groot deel van het transport van gevaarlijke stoffen betreft het transport van brandstof voor het mobiliteitssysteem. Hoe ontwikkelt de markt van gevaarlijke stoffen zich en welke implicaties heeft dat voor mobiliteit? In welke mate is er in de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem kans op een voorzieningsonzekerheid? Wat is de toegevoegde waarde van de verschillende stromen gevaarlijke stoffen?

DGLM - Luchtvaart  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
OG1107

##### **Recente en toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart**

Het Nederlandse luchtvaartbeleid is opgesteld binnen een context van een aantal zekere en onzekere ontwikkelingen in de luchtvaart. Dit zijn bijvoorbeeld de liberalisering van de luchtvaartmarkt, toenemende consolidatie van luchtvaartmaatschappijen, toenemende concurrentie vanuit het Midden-Oosten (o.a. Dubai en Emiraten), demografische ontwikkelingen, ontwikkeling van de wereldeconomie, het internationaal toerisme, mutatie van low cost carrier (LCC) business modellen, concentratie in de LCC-sector, voorschrijdende internalisering van externe milieukosten et cetera. Sommige ontwikkelingen manifesteren zich al langer, andere ontwikkelingen zijn relatief nieuw, of tekenen zich nu aan de horizon af. In dit project gaat het KIM na wat de betekenis van deze ontwikkelingen zou kunnen zijn voor de concurrentiepositie van Schiphol. Ook zal gekeken worden naar beleidsopties om op eventuele gewenste of ongewenste ontwikkelingen in te spelen.

DGLM - Internationaal en Strategie  
Kennis-aan-Tafel, klein, G908

##### **Bijdrage aan OESO-futures 2030-2050 project**

In dit project participeert KIM 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.

## Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

Potentiële activiteiten na de eerste helft van 2011 zijn de volgende;

DGLM Maritieme Zaken +  
Luchtvaart  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
OG1108

### Veiligheid boven alles, maar wanneer is het veilig genoeg?

De luchtvaart moet boven alles veilig zijn, zowel voor passagiers en bemanning als voor omwonenden van luchthavens. Er worden daarom telkens nieuwe veiligheidseisen gesteld en maatregelen genomen. Sommigen daarvan zijn kostbaar. Dit roept vragen op als:

- Wanneer is de luchtvaart veilig genoeg?
- Op welke manier kun je objectieve en subjectieve veiligheid, maar ook absolute en relatieve veiligheid mee laten wegen in het beoordelen van kosten en baten van regelgeving (bijvoorbeeld vanuit International Civil Aviation Organization/European Aviation Safety Agency (ICAO/EASA) of eventuele nationale koppen op internationale regelgeving)?
- Hoe meet je het belang van toegenomen veiligheid? Is een MKBA hiervoor een goede methodiek, en zo niet, wat wel?

Vergelijkbare vragen leven ook bij de zeevaart. Dit project probeert om voor beide sectoren dieper op deze problematiek in te gaan.

IenM-breed  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
B901

### Actualiseren lange termijn scenario's

In 2010 is door het CPB met "The Netherlands of 2040" een eerste schets gegeven van vier nieuwe toekomstbeelden ter vervanging van de vier in 2006 gepubliceerde WLO-scenario's. In overleg met CPB en PBL wordt bekeken of er aanleiding is om deze toekomstbeelden een verdere vertaling naar diverse sectoren, waaronder mobiliteit, te geven. De planning van een dergelijke studie is nog onbekend; een start later in 2011 behoort tot de mogelijkheden.

DGLM Maritieme Zaken  
Kennis-aan-Tafel, klein, OG1109

### KiM-bijdrage aan eventuele follow up van adviezen binnenvaartadviseur

Recent zijn door de binnenvaartambassadeur adviezen afgegeven over hoe de binnenvaartsector door de crisis te loodsen. Het invulling geven aan de uitwerking van de bevindingen van de binnenvaartambassadeur is primair aan de sector. Mogelijk kunnen in een later stadium specifieke kennisvragen voor IenM in dit proces aan de orde komen, waarbij het KiM aan de beantwoording een bijdrage kan leveren.

DGMo - Regionale bereikbaarheid  
en Veilig transport  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
OG1110

### Effecten van verstedelijking

Vragen die in dit onderzoek centraal staan zijn: wat zijn de consequenties van verdichting op mobiliteit? En wat zijn de consequenties van krimpgebieden in steden op het ov? En hoe kan de rijksoverheid sturen in deze ontwikkelingen? Bij de uitvoering van dit project zal de expertise van het PBL worden betrokken.

## 2.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	categorie	omvang
lenM-breed	Mobiliteitsbalans 2011	OG1101	Onderzoeksproject	A	Groot
WV	Korte termijn effecten brandstofprijzen	B905	Onderzoeksproject	A	Middelroot
WV + S&I	Veranderingen in maximumsnelheid HWN	OG1102	KaT	A	Middelgroot
S&I	Lost het beleid de problemen van de gebruikers wel op?	OG1103	Onderzoeksproject	A	Klein
lenM-breed	Infrastructuur in de 19 <sup>e</sup> en 20 <sup>e</sup> eeuw	P802	Promotie-onderzoek		
S&I + MZ + LVT	Leermomenten benutting infrastructuur	OG1104	Onderzoeksproject	B	Klein
WV	Parkeerproblematiek steden (herkomst- en bestemmingszijde)	OG1105	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
DRV	Ontwikkeling vervoer gevaarlijke stoffen	OG1106	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
LVT	Recente en toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart	OG1107	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
DIS	Bijdrage aan OESO-futures 2030-2050 proj.	G908	KaT	A	Klein
MZ + LVT	Veiligheid boven alles, maar wanneer is het veilig genoeg?	OG1108	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
lenM-breed	Actualiseren lange termijn scenario's	B901	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
MZ	KiM-bijdrage aan eventuele follow up van adviezen binnenvaart-adviseur	OG1109	KaT	B	Middelgroot
DRV	Effecten van verstedelijking	OG1110	Onderzoeksproject	B	Middelgroot

## 3 Kennislijn Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding

### 3.1 Toelichting op de kennislijn

Wie oog heeft voor gedrag haalt meer uit beleidsmaatregelen. Maatregelen kunnen op de meest uiteenlopende problemen gericht zijn. Denk maar aan congestievorming, luchtvervuiling en verkeersveiligheid. Maar met welke beleidsmaatregel de problemen ook worden aangepakt, er zijn altijd gevolgen voor het mobiliteitsgedrag. Mensen of organisaties moeten in meer of mindere mate hun gedrag aanpassen en dat kan tot weerstand leiden. Het is dus belangrijk om te weten hoe mensen op maatregelen reageren, hoe gedrag tot stand komt en hoe er op kan worden ingespeeld. Meer aandacht voor gedrag leidt tot effectiever overheidsbeleid.

Door de economische crisis is voor *bouwen* (de aanleg van nieuwe infrastructuur) minder geld beschikbaar. En doordat in het regeerakkoord afstand is genomen van "Anders Betalen voor Mobiliteit" is ook het instrument *beprijzen* buiten beeld geraakt. Het instrument *benutten* staat door deze ontwikkelingen extra in de belangstelling. En juist daar kan gedragsbeïnvloeding een belangrijke rol vervullen. Door gebruik te maken van verschillende sociaalpsychologische principes kan met relatief weinig financiële middelen toch het nodige worden bereikt.

Met mobiliteitsgedrag wordt het keuzegedrag bedoeld van zowel personen als organisaties, zoals verladers van goederen. Inzicht in het keuzegedrag achter verplaatsingen maakt duidelijk welke mogelijkheden er zijn om het mobiliteitsgedrag in de maatschappelijk gewenste richting te beïnvloeden. Dit betekent echter ook dat we ons moeten verdiepen in de personen en organisaties waarop het beleid is gericht. Wat voor de één werkt, hoeft voor de ander niet te werken. Mensen en organisaties laten zich op uiteenlopende manieren indelen.

De afgelopen jaren heeft het KiM zich gericht op de harde, objectief meetbare kenmerken, zoals leeftijd, geslacht, inkomen en reismotief. De harde kenmerken zijn belangrijke hulpmiddelen voor de beschrijving en duiding van gedrag. Sinds 2010 richt KiM zich ook expliciet op zachtere, psychologische kenmerken, zoals beleving, imago en de rol van normen en waarden. Ook deze zachte kenmerken verschaffen inzicht in gedragingen, de totstandkoming van keuzes en de beleving en beeldvorming van mensen.

De onderwerpen die we in 2011 nader gaan uitwerken, kunnen als volgt geclusterd worden:

- **Doelgroepen en trends:** Wat zijn de verschillen in het individuele keuzegedrag en hoe kunnen deze worden verklaard?
- **Beleving:** Wie ervaart wat wanneer als probleem? En leidt dit ook tot ander gedrag?
- **Gedragsbeïnvloeding:** Hoe kunnen we in beleid rekening houden met en inspelen op de genoemde gedragsaspecten?

De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke (beleids)vragen centraal staan en welke activiteiten KiM onderneemt om invulling te geven aan de gesignaleerde (beleids)vragen. Een compleet overzicht in tabelvorm van alle projecten bevindt zich in Bijlage B.

## 3.2 Doelgroepen en trends

In dit cluster staat het individuele mobiliteitsgedrag centraal. Een analyse van verschillen in mobiliteitsgedrag en achterliggende motieven is noodzakelijk om het mobiliteitsgedrag te duiden en te begrijpen. Wat zijn de ontwikkelingen in het keuzegedrag van mensen en organisaties? Hoe verschilt dit tussen groepen en individuen, en hoe zijn die verschillen te verklaren? Ook andere vragen zijn hier relevant. Welke behoeften en wensen koesteren Nederlanders ten aanzien van hun (dagelijkse) mobiliteit? In hoeverre zijn verschillen in mobiliteitsgedrag terug te voeren op verschillen in persoonskenmerken, leefsituaties en leefstijlen? Het antwoord op dergelijke vragen vormt de basis voor het beleid. Het is nodig om een beeld te hebben van de wensen en behoeften van mensen en de ontwikkelingen in hun mobiliteitsgedrag.

### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

De afgelopen jaren heeft het KiM verscheidene doelgroepen en de trends daarin in kaart gebracht. Voorbeelden zijn de KiM publicaties over de gevolgen van vergrijzing (*Grijs op reis*) en de toename van het aantal allochtonen (*Blijvend anders onderweg*). Eind 2008 is in samenwerking met SCP een studie naar gezinsmobiliteit gestart die in 2011 zal worden afgerond. Dit project wordt hieronder beschreven.

DGMo - Regionale bereikbaarheid  
en Veilig transport  
Onderzoeksproject, klein, G704

#### Gezinsmobiliteit

In deze studie wordt gekeken naar de activiteitenpatronen van gezinnen en het afgeleide mobiliteitsgedrag. Daarbij wordt met name de nadruk gelegd op de activiteitenketens van ouders in relatie tot die van hun (jonge) kinderen. Hoe zien deze activiteitenketens er uit, tegen welke problemen lopen de gezinsleden aan bij het afstemmen van hun activiteiten (op diverse tijdstippen van de dag en voor verschillende motieven), hoe uit dit zich in het mobiliteitsgedrag en geeft dat aangrijpingspunten voor het verkeer- en vervoerbeleid? In deze studie wordt niet alleen gekeken naar het individuele mobiliteitsgedrag, maar juist ook naar het afstemmen van activiteiten binnen gezinnen met kinderen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door het KiM in samenwerking met het SCP.

Eind 2010 is een project gestart waarin de doelgroepsegmentatie zelf centraal staat. Doel van dit project is om een compleet overzicht te geven van alle mogelijke doelgroepsegmentaties waarin ook segmentaties gebaseerd op lifestyle worden meegenomen.

DGMo - Regionale bereikbaarheid  
en Veilig transport  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
G804b + GB1101

#### Doelgroepencatalogus mobiliteitsgebruikers

'De burger' bestaat niet. Beleid voor 'de burger' bestaat daarmee eigenlijk ook niet meer, behalve wellicht in wet- en regelgeving. Voor modern, effectief beleid, is het van belang scherp te hebben met welke doelgroepen we te maken hebben. Door het samenstellen van een doelgroepencatalogus ontstaat meer zicht op segmentaties en dwarsdoorsneden van de bevolking. Bovendien wordt duidelijk welke doelgroepsegmentatie bij welke beleidsvragen en maatregelen past. Daarnaast zal in de doelgroepencatalogus aandacht worden besteed aan privacy en equity issues: in hoeverre kan de overheid zich bij beleidsmaatregelen richten op specifieke doelgroepen zonder de privacy van mensen te schenden en zonder mensen ongelijk te behandelen? De doelgroepencatalogus is bruikbaar bij draagvlakonderzoek, behulpzaam bij het signaleren van trends en ontwikkelingen en bij het effectief inzetten van overheidsmiddelen.

In het verlengde van de catalogus zullen bepaalde doelgroepen nader bestudeerd worden om te kijken hoe op deze doelgroepen kan worden ingespeeld. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar ouderen en mobiliteit, waarbij voortgebouwd zal worden op de KiM-publicatie 'Grijs op reis'. Eén van de vragen die daarbij aan de orde zal komen is of het mogelijk is om ouderen meer buiten de spits te laten reizen.

### Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

De afgelopen jaren heeft het KiM de effecten van verscheidene maatschappelijke trends in kaart gebracht die doorwerken op alle doelgroepen. Voorbeelden zijn de studie naar de gevolgen van bevolkingskrimp (*Krimp en mobiliteit*) en het KiM symposium 2010 (*Min of meer*) over de effecten van enkele belangrijke trends op personenmobiliteit en goederenvervoer. In 2011 wordt mogelijk een project opgepakt waarin de gevolgen van de opkomst van de netwerksamenleving worden geanalyseerd. Dit project wordt hieronder beschreven.

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
G902a

#### Impact netwerksamenleving op mobiliteit

De netwerksamenleving staat voor de oprukkende toepassing van informatie- en communicatietechnologie in vrijwel alle geledingen van de maatschappij. Via sociale netwerksites staan we in contact met onze vrienden en kennissen en maken we nieuwe contacten. Om even bij te praten hoeven we dus niet noodzakelijk de deur uit. Dit geldt ook voor het doen van inkopen. Dit heeft onder andere tot gevolg dat we voor onze dagelijkse activiteiten veel minder plaats- en tijdgebonden zijn. Tegelijkertijd maken we via de sites juist nieuwe afspraken om elkaar te ontmoeten en rijden we soms vele extra kilometers om een product te kopen dat we via internet hebben gevonden. En als we een dag telewerken wordt de auto niet voor het woonwerkverkeer gebruikt, maar kan een ander gezinslid die dag met onze auto reizen. In dit project wordt gekeken hoe de netwerksamenleving ons mobiliteitspatroon verandert. Leidt het per saldo nu tot meer of minder verplaatsingen en autokilometers (mobiliteit), en is dit voor elke doelgroep hetzelfde? Doel van het project is een synthese te maken van de inzichten uit bestaande studies, bijvoorbeeld de mobiliteitsmanagement-studie die in het kader van het programma Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad wordt uitgevoerd. Binnen het project gaat speciale aandacht uit naar het effect van tele-/videoconferencing.

## 3.3 Beleving

In dit cluster staan belevingsaspecten centraal. Wie ervaart wat wanneer als probleem? Hoe wordt tegen maatregelen en beleid aangekeken? Hoe wordt mobiliteit ervaren en zijn er verschillen in vervoerswijzen? En leidt dit ook tot ander gedrag? En hoe kan hierop met beleid worden ingespeeld?

In de afgelopen jaren heeft het KiM al meer onderzoeken verricht waarin is gekeken naar belevingsaspecten. Voorbeelden zijn de studies naar het imago van het openbaar vervoer (*Imago OV*), psychologische aspecten van prijsbeleid (*Psychologie en prijsbeleid*) en beleving en beeldvorming (*Beleving en beeldvorming van mobiliteit*).

## Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

Projecten die mogelijk in 2011 worden opgepakt, zijn hieronder beschreven.

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
G902c

### Invloed ICT-toepassingen op de reisbeleving

De oprukkende toepassing van informatie- en communicatietechnologie heeft ook gevolgen voor de reisbeleving. Het gebruik en de toepassing van noviteiten in het voertuig leidt tot een andere beleving van mobiliteit. Denk hierbij aan real-time reisinformatie, telewerken in de trein, een voice-interface waarbij de bestuurder van een auto e-mail voorgelezen krijgt en smart phones met het meest recente nieuws uit de digitale krant. In dit project wordt gekeken hoe de e-cultuur onze reisbeleving verandert, of die verandering voor verschillende doelgroepen even groot is en wat de gevolgen zijn voor het mobiliteitsgedrag. Worden files minder problematisch? Wordt reizen met de trein aantrekkelijker? En wat is de relatie met de kengetallen voor de reistijdwaardering en de waardering van reistijdbetrouwbaarheid zoals die in het project E707 worden uitgewerkt?

Naast dit project zal het KiM in 2011 mogelijk ook ingaan op *mobiliteit en geluk* en *low-trust society*. De relatie tussen mobiliteit en geluk krijgt internationaal steeds meer aandacht. Mobiliteit is een symbool van onafhankelijkheid, biedt de mogelijkheid tot sociaal contact en is ook in zichzelf plezierig. Kan er in het mobiliteitsbeleid met de relatie mobiliteit en geluk rekening worden gehouden en zo ja, op welke manier? Bij het issue low trust society staat afnemend vertrouwen van de burger in de overheid centraal. Hoe kan hier bij het IenM-beleid het beste mee worden omgegaan?

## 3.4 Gedragsbeïnvloeding

Het KiM wil de komende jaren meer aandacht besteden aan psychologische gedragsmechanismen en beïnvloeding van mobiliteitsgedrag. Enerzijds omdat met deze kennis effectievere maatregelen genomen kunnen worden voor gedragsverandering, anderzijds omdat er in onze hedendaagse samenleving steeds meer keuzes bij het individu worden gelegd.

Met dit streven sluit het KiM aan op de verkennende studie *De Menselijke Beslisser*, over de psychologie van keuze en gedrag van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR). De WRR stelt dat er in het huidige beleid vanuit wordt gegaan dat mensen over het algemeen prima in staat zijn om tot keuzes te komen die het beste aansluiten bij hun eigen voorkeuren. Deze benadering staat bekend als de rationele keuzetheorie. De assumpties van deze theorie spelen een dominante rol in analyses en modelvorming van verschillende wetenschappen. Het is een belangrijk uitgangspunt in de wijze waarop bedrijfsleven en overheid inschattingen maken over het keuzegedrag van consumenten. De studie van de WRR laat echter zien dat de besluiten van mensen op een heel andere manier tot stand komen. Mensen blijken in de praktijk niet rationeel met informatie om te gaan. Ze hebben last van voorspelbare biases en laten zich bij hun keuzes sterk door emoties leiden.

In 2010 heeft het KiM een syntheses studie (te verschijnen begin 2011) uitgevoerd waarin alle sociaalpsychologische inzichten op het gebied van gedragsbeïnvloeding op een rij zijn gezet. Het resultaat van de studie is een handzaam overzicht van de factoren en motieven die leiden tot (mobiliteits-)gedrag. De synthese laat zien welke afwegingen mensen maken, hoe zij tot keuzes komen en hoe hierop kan worden ingespeeld. Het overzicht is een inspiratiebron voor beleidsmakers. Om het beleid daarin te ondersteunen zijn in 2010 op basis van de voorlopige resultaten al enige presentaties en workshops voor beleidsafdelingen gehouden. Deze werden door het beleid positief gewaardeerd en zullen in 2011 een vervolg krijgen (zie hierna).



## Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

Projecten die in het eerste halfjaar van 2011 worden opgestart of al zijn opgestart (doorloop), worden hieronder beschreven.

DGMo-breed  
Kennis-aan-Tafel, middelgroot,  
GB1102

### Workshops om beleid te helpen bij toepassen van gedragsinzichten

Als vervolg op voornoemde gedragssynthese studie zullen in 2011 een aantal workshops bij beleid worden gehouden. Verschillende beleidsafdelingen bij DGMO hebben reeds interesse hiervoor getoond. Voorbeelden zijn *Duurzaamheid*, *Verkeersveiligheid*, *Strategie en investeringsbeleid* en *Regionale ov-systemen* en *Regionale bereikbaarheid*. Bij *Duurzaamheid* staat daarbij de volgende vraag centraal: 'Wat zijn de mogelijkheden om de effecten op duurzaamheid terug te koppelen naar de mobilist?'. Bij *Verkeersveiligheid* staat de volgende vraag centraal: 'Waarom worden verkeersregels zo vaak overtreden en hoe hiermee om te gaan?'. Bij *Strategie en investeringsbeleid* is behoefte aan een workshop rondom Slim benutten en bij *Regionale ov-systemen* en *Regionale bereikbaarheid* is behoefte aan een gezamenlijke workshop rondom mobiliteitsmanagement.

DGLM - Internationaal en Strategie  
Kennis-aan-Tafel, klein, O1004 en  
GB1103

### Ondersteuning voorbereiding ITF 2011

Jaarlijks vindt het International Transport Forum plaats, waar sleutelfiguren uit politiek, overheid en bedrijfsleven bij elkaar komen om over een actueel transportthema te discussiëren. In 2011 staat het thema 'transport and society' centraal. Het KiM is gevraagd een bijdrage te leveren aan de voorbereiding van IenM op dit forum.

DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Kennis-aan-Tafel, klein, G910

### Deelname Adviesgroep EMMV (mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid)

De Provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven hebben het project Effectmeting Mensgerichte Maatregelen verkeersveiligheid (EMMV) opgestart. In het project wordt een aantal educatieve maatregelen geëvalueerd op hun effect op kennis, intentie, houding van verkeersdeelnemers en verkeersveiligheid. Het project wordt uitgevoerd door DHV. Voor het project is een adviesgroep samengesteld, waarin (naast de SWOV, de Universiteit van Maastricht en Tabularasa) het KiM zitting neemt.

DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Kennis-aan-Tafel, klein, G1008

### Ondersteuning bij ex-post evaluatie verkeersveiligheid

DGMo heeft DVS gevraagd het project ex-post evaluatie verkeersveiligheid uit te voeren. Doel van het project is zowel aan te geven wanneer ex-post evaluatie nodig is en welke methoden, activiteiten en inspanningen dat vereist. Daarnaast wordt vastgelegd onder welke voorwaarde de methode toepasbaar is. Een deel van het project wordt door de SWOV uitgevoerd. Het KiM is bij het project betrokken als adviseur. Het project is in het najaar 2010 gestart.

### Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

Projecten die mogelijk in één van de andere kwartalen van 2011 worden opgepakt, zijn hieronder beschreven.

DGLM - Luchtvaart  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
GB1104

#### Aspecten bij audit veiligheidscultuur luchtvaart

Wat zijn bij een audit van de veiligheidscultuur de aspecten om naar te kijken? Wat zijn indicatoren om grip te krijgen op bijvoorbeeld het effect van bedrijfscultuur of sectorcultuur op het gedrag van individuen. Hoe maken piloten de afweging tussen kosten en veiligheid en welke invloed heeft de constante aandacht voor kosten hierop? En wat zijn indicatoren om grip te krijgen op het gedrag van bedrijven? In deze studie zal gebruik worden gemaakt van de ervaringen in en inzichten uit andere sectoren en organisaties, zoals de veiligheidscultuur bij Rijkswaterstaat, zie onder andere de publicaties van DVS hierover. Bij de uitvoering van deze studie zal uiteraard ook de IVW worden betrokken.

## 3.5 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	categorie	omvang
DRV	Gezinsmobiliteit	G704	Onderzoeksproject	A	Klein
DRV	Doelgroepencatalogus mobiliteitsgebruikers	G804b + GB1101	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
S&I	Impact netwerksamenleving op mobiliteit	G902a	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
S&I	Invloed ICT-toepassingen op de reisbeleving	G902c	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
DGMo-breed	Workshops om beleid te helpen bij toepassen van gedragsinzichten	GB1102	KaT	A	Middelgroot
DIS	Ondersteuning voorbereiding ITF 2011	O1004 + GB1103	KaT	A	Klein
WV	Deelname adviesgroep EMMV (mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid)	G910	KaT	A	Klein
WV	Ondersteuning bij ex-post evaluatie verkeersveiligheid	G1008	KaT	A	Klein
LVT	Aspecten bij audit veiligheidscultuur luchtvaart	GB1104	Onderzoeksproject	B	Middelgroot

## 4 Kennislijn Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid

### 4.1 Toelichting op de kennislijn

De kwaliteit van de beantwoording van nagenoeg iedere kennisvraag op het gebied van verkeer en vervoer staat of valt met de kwaliteit van de gegevens waarop de beantwoording is gebaseerd. Voor gegevens over heden en verleden gaat het dan om de kwaliteit van reguliere dataverzameling met betrekking tot verkeer- en vervoergegevens en voor de toekomst om modellen waarmee dergelijke gegevens voor toekomstjaren kunnen worden gegenereerd. Het KiM voert zelf (behoudens voor specifieke projecten) geen structurele gegevensverzameling op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid uit en ontwikkelt en beheert zelf ook geen verkeers- en vervoersmodellen. Daarmee is het KiM bij haar kennisproductie voor de beleidsdirecties afhankelijk van reguliere dataverzameling en modelontwikkeling- en beheer door andere instanties zoals CBS (mobiliteit en goederenvervoer), DVS (verkeersgegevens, modellen), NDW (verkeersgegevens), TNO (modellen), universiteiten (incidentele gegevensverzameling en modellen) en marktpartijen (incidentele gegevensverzameling en modellen).

De informatiebehoefte van het beleid (en daarmee van het KiM) wordt direct bepaald door de geldende en eventueel toekomstige beleidsindicatoren voor de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen. Hier is duidelijk sprake van een interactie, want de eisen vanuit de informatiebehoefte zijn veelal begrensd door de (on)mogelijkheden op het gebied van gegevensverzameling en -beschikbaarheid. Het KiM beschikt over brede kennis van beschikbare dataverzamelingen, dataverzamelingsmethoden en modellen. Met deze kennis kan het KiM de voor het mobiliteits- en transportbeleid relevante ontwikkeling van modellen en gegevensverzameling stimuleren en tegelijkertijd het beleid helpen bij de ontwikkeling en het gebruik van beleidsindicatoren ten behoeve van de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen.

De onderwerpen die we binnen de kennislijn in 2011 nader gaan uitwerken, kunnen als volgt geclusterd worden:

- Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid
- Verkeers- en vervoersmodellen

De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke activiteiten KiM onderneemt om invulling te geven aan de gesignaleerde (beleids)vragen. Een compleet overzicht in tabelvorm van alle projecten bevindt zich in Bijlage B.

### 4.2 Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid

Bij dit onderdeel van de kennislijn gaat het erom de reguliere gegevensverzameling op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid zoveel mogelijk te richten op de voor monitoring

en evaluatie van het mobiliteits- en transportbeleid relevante informatiebehoefte. De bij het KiM aanwezige kennis en expertise van bestaande gegevensverzamelingen en data-verzamelmethode wordt ingezet bij de vertaling van de informatiebehoefte van het beleid naar continuering en verbetering van het verzamelen en bewerken van gegevens. Dergelijke gegevensverzameling wordt niet door het KiM uitgevoerd, maar door bijvoorbeeld het CBS en RWS (DID en DVS). In omgekeerde richting kan het KiM tevens een rol spelen bij het 'vertalen' van de beschikbare data- en gegevens naar relevante beleidsinformatie.

## Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

IenM-breed  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
B1015 + DM1101

### IenM behoeft dataverzameling met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid

IenM is voor haar informatiebehoefte afhankelijk van de beschikbaarheid van basisgegevens/informatie met betrekking tot mobiliteit (personen en goederenvervoer) en bereikbaarheidsgegevens (netwerkgebruik, congestie, etc.), die binnen IenM en door derden worden verzameld. De betreffende gegevens vormen niet alleen een productiemiddel voor de kennisopbouw van het KiM, maar deels ook een directe behoefte vanuit het beleid, voor bijvoorbeeld monitoring en evaluatie. Doel van dit project is te inventariseren welke informatie voor het KiM en/of voor DGMO en DGLM met welke kwaliteit beschikbaar dient te zijn en op welke wijze de levering kan worden gewaarborgd. Bij de uitvoering van dit project wordt gebruik gemaakt van de specifieke kennis en expertise van DVS op dit terrein.

DGLM - Luchtvaart  
Onderzoeksproject, klein, B928

### Factsheet luchtvaartgegevens

De factsheet luchtvaartgegevens geeft een jaarlijks 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 Noord-West 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.

DGMO - Strategie, Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
DM1102

### Panelonderzoek mobiliteit

Dit project betreft de inzet van het KiM bij de verkenning en eventuele eerste opzet van een panelonderzoek rond personenmobiliteit. Goudappel Coffeng en de Universiteit Twente hebben het initiatief genomen tot de ontwikkeling van zo'n panelonderzoek, in navolging van het in de jaren tachtig uitgevoerde Longitudinaal Verplaatsingsonderzoek (LVO). De resultaten van het panelonderzoek zouden het inzicht moeten vergroten in de ontwikkeling van mobiliteit van specifieke doelgroepen in de tijd. Het is de bedoeling de initiatiefgroep te verbreden tot een samenwerkingsverband van beide genoemde partijen, PBL, KiM en een nader te bepalen marktonderzoeksbureau. KiM zal binnen het samenwerkingsverband als vertegenwoordiging van geïnteresseerde IenM partijen (KiM, DVS, DGMO) optreden. Het kortetermijndoel van het samenwerkingsverband is de opzet van een eventueel panel te verkennen. Daarna vormt de eventuele nadere uitwerking van de opzet het onderwerp van onderzoek.

DGLM – Maritieme Zaken  
Kennis-aan-Tafel, klein, DM1103

#### **Maritieme indicatoren – vervolg**

In dit project levert KiM op basis van beschikbare kennis een bijdrage aan het nadenken over de vraag voor welke beleidsdoelen de afdeling binnenvaart aan de lat staat en hoe dit te operationaliseren. Rond de vier begrotingsartikelen gaan vier groepjes aan de slag waar KiM onderdeel van uitmaakt.

IenM-breed  
Kennis-aan-Tafel, klein, B920

#### **Begeleiding kostenbarometer**

Doel van dit door DVS uitgevoerde project is actualisering van de huidige gegevensverzameling van kosten en opbrengsten van verkeer en vervoer voor de jaren 2006, 2007, 2008 en 2009. Het gegevensjaar 2006 is voor personenvervoer vrijwel compleet. Gegevens over goederenvervoer ontbreken echter geheel. De Kostenbarometer dient gegevens te bevatten op basis waarvan de ontwikkelingen rond prijs en kostenbeleid adequaat gemonitord kunnen worden. Een van de vereisten hiervoor is de actualiteit van de data. Een tweede doelstelling van het lopende project is het leveren van een beschrijving van het proces van het inwinnen en rapporteren met een dusdanige kwaliteit dat het proces van actualisering in de toekomst meer gestroomlijnd kan verlopen. Het KiM levert in de vorm van *Kennis-aan-Tafel* een actieve bijdrage in de begeleidingsgroep van het project.

### **Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn**

Potentiële activiteiten op te starten na het eerste halfjaar van 2011 zijn de volgende:

DGMo - Regionale bereikbaarheid  
en Veilig transport  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
B1005

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

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 worden 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?

IenM-breed  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
DM1104

#### **Elasticiteitenoverzicht goederenvervoer**

Opstellen en implementeren van een actueel overzicht van vuistregels in de vorm van elasticiteiten met effecten op vervoer, verkeer en externe effecten voor verschillende goederenvervoermiddelen bij verandering van de belangrijkste verklarende factoren (ook wel driving forces). Meest bekend zijn natuurlijk de zogenaamde inkomenselasticiteiten en prijselasticiteiten. Met implementeren wordt bedoeld het communiceren van de resultaten en afstemmen over het gebruik van de resultaten, eerst intern KiM dan intern IenM en vervolgens ook met andere 'kennispartners'.

IenM-breed  
Onderzoeksproject, klein, DM1105

#### **Update 'prijs van een reis'**

Het uitvoeren van een update van het in 2004 door CE uitgevoerde onderzoek naar kwantitatief inzicht in de externe kosten van diverse vervoerwijzen in goederen- en personenvervoer.

## 4.3 Verkeers- en vervoermodellen

Verkeers- en vervoermodellen spelen een belangrijke rol in de beleidsvorming. Bij de ex-ante analyses van beleidsmaatregelen, worden de te beschouwen effecten vrijwel altijd in kaart gebracht met behulp van modellen. Die modellen worden voortdurend aangepast aan de hand van nieuwe inzichten en technische mogelijkheden. Dit innovatieproces werd in de afgelopen decennia sterk gedreven door twee, deels tegengestelde, doelstellingen: enerzijds de behoefte aan een complete informatievoorziening die inspeelt op actuele beleidsvragen, anderzijds de wetenschappelijke doelstelling om de wereld zo goed mogelijk te beschrijven. In het afgelopen decennium hebben deze ontwikkelingen gezorgd voor problemen in de toepassing van modellen in het beleidsproces; de complexiteit van de informatievoorziening is in zekere zin te groot. De kans op fouten en daarmee de kwetsbaarheid van het beleidsproces is daardoor toegenomen. De bestaande modellen sluiten dus kennelijk niet goed aan op de behoeften van het beleid.

Voor de toekomst liggen hier duidelijke uitdagingen rond andere manieren waarop met de modeluitkomsten in het beleidsproces moet worden omgaan. In eerder KiM-onderzoek is reeds geconcludeerd dat modellen inhoudelijk moeten verbeteren willen ze ook de komende jaren bruikbaar blijven. De kwaliteit moet beter geborgd worden en de uitkomsten zullen beter moeten worden gepresenteerd. Het KiM is zelf niet voornemens om modellen te gaan ontwikkelen en beheren, behalve eenvoudige modellen voor het productieproces van de Mobiliteitsbalans en middellange termijn verkenningen (MLT's). Het KiM beschikt echter over een brede kennis van beschikbare modellen en modellering en kennis van het beleidsproces. Met deze kennis kan het KiM de voor het mobiliteits- en transportbeleid relevante ontwikkeling van modellen stimuleren en tegelijkertijd het beleid helpen bij vertaling van specifieke (zowel inhoudelijke als procesmatige) informatiebehoeften naar de aan modelontwikkeling te stellen eisen.

### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid  
+ DGLM – Internationaal en  
Strategie  
Onderzoeksproject en Kennis-aan-  
Tafel, middelgroot, DM1106

#### Ondersteuning sturing op gebruik van modellen en modelontwikkeling

Mede als invulling van de aanbevelingen vanuit het in 2010 uitgevoerde KiM-project *Governance Modellen*, wordt binnen DGMo nagedacht over een verbeterde sturing op modelontwikkeling rond mobiliteit (inclusief effecten op lucht, geluid en berekening risicoruimte). Ook de structurering van voor DGMo relevante informatiebehoefte zal daarbij worden meegenomen. Vereenvoudiging van het instrumentarium vormt daarbij een centraal thema; is voor de daadwerkelijke informatiebehoefte wel een zwaar gedetailleerd model nodig, of kan ook met eenvoudiger ramingsmethoden in deze behoefte worden voorzien. Het KiM levert ondersteuning bij de vormgeving van de sturing, het vaststellen van de informatiebehoefte en de vertaling naar aan modelinstrumenten te stellen eisen.

DGLM - Luchthavens  
Kennis-aan-Tafel, klein, B1014

#### Begeleidingsgroep AEOLUS

Het AEOLUS-model (voorheen ACCM) wordt door DGLM voor de beleidsvoorbereiding Schiphol en regionale luchthavens gebruikt. Ook als onderlegger voor de luchtvaartnota. In het kader van het project Mainport 2.0 wordt momenteel gewerkt aan het actualiseren van het AEOLUS-model. Het gaat daarbij vooral om technische verbeteringen en het inbrengen van het huidige beleid. Het KiM participeert in de begeleidingscommissie van dit actualiseringsproject.

## Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

Potentiële activiteiten na het eerste halfjaar van 2011 zijn de volgende:

lenM-breed

Onderzoeksproject, groot, DM1107

### Modelontwikkeling voor MLT

In oktober 2010 is de middellange termijnverkenning (MLT) 2011-2015 door het KiM gepubliceerd. Een conceptversie is gepresenteerd en besproken in de Bestuursraad. De Bestuursraad was enthousiast en vindt het een goed product dat vaker door het KiM gemaakt zou moeten worden. De Bestuursraad heeft tevens voorgesteld het product te verbeteren door meer aandacht te schenken aan ruimtelijke differentiatie en de relatie tussen mobiliteitsontwikkeling en congestie. Doel van dit project is om de beschikbare prognosemethoden geschikt te maken voor het uitvoeren van de gewenste differentiaties en verdiepingen. Het verkennen van beleidseffecten op hoofdlijnen van instrumenten als bouwen, benutten en beprijzen kan eventueel worden toegevoegd. Transparantie en onderbouwing kunnen verbeterd worden met de verkeersstroomtheorie en beschikbare gegevens en modellen (LMS 2011) voor congestieontwikkeling, mobiliteit, maatregelen en maatschappelijke factoren.

## 4.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	categorie	omvang
lenM-breed	lenM behoeften dataverzameling mbt mobiliteit en bereikbaarheid	B1015 + DM1101	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
LVT	Factsheet luchtvaartgegevens	B928	Onderzoeksproject	A	Klein
S&I	Panelonderzoek mobiliteit	DM1102	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
MZ	Maritieme indicatoren - vervolg	DM1103	KaT	A	Klein
lenM-breed	Begeleiding kostenbarometer	B920	KaT	A	Klein
DRV	(On)mogelijkheden nieuwe technologieën gegevensverzameling?	B1005	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
lenM-breed	Elasticiteitenoverzicht goederenvervoer	DM1104	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
lenM-breed	Update 'prijs van een reis'	DM1105	Onderzoeksproject	B	Klein
S&I + DIS	Ondersteuning sturing op gebruik van modellen en modelontwikkeling	DM1106	Onderzoeksproject + KaT	A	Middelgroot
LHV	Begeleidingsgroep AEOLUS	B1014	KaT	A	Klein
lenM-breed	Modelontwikkeling voor MLT	DM1107	Onderzoeksproject	B	Groot





## 5 Kennislijn Marktordening en de rol van de overheid

### 5.1 Toelichting op de kennislijn

In deze kennislijn staan effectieve en efficiënte verhoudingen tussen overheid en markt, diverse vormen van marktordening en effectieve en efficiënte verhoudingen tussen overheidslagen voor het beleidsterrein mobiliteit centraal. Dit is een zeer actueel thema. Het kabinet dat in oktober 2010 is aangetreden, gaat blijkens het regeerakkoord uit van een overheid die alleen doet wat ze moet doen, van het snijden in overheidstaken en –subsidies en van het voorkomen van het verminderen van bestuurlijke drukte door een heldere toedeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden. De vertaling hiervan voor het beleidsterrein mobiliteit zal vanaf eind 2010 veel aandacht vergen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de te vormen Infrastructuurautoriteit, vergroting van het aantal publiek-private infrastructuurprojecten, alternatieve financieringsvormen voor additionele infrastructuur en de aanbesteding van het openbaar vervoer.

Het is de ambitie van het KiM de beleidsvorming op dit terrein met actuele en wetenschappelijk gefundeerde kennis te ondersteunen. Juist op dit terrein is een multidisciplinaire benadering van belang. Immers, economen benaderen deze vraagstukken anders dan bestuurskundigen. Bovendien hangen deze vraagstukken nauw samen met het gedrag van burgers en bedrijven en dus is ook een gedragskundige benadering relevant. Overigens beschikt het KiM niet of nauwelijks over juridische kennis. Hiervoor zal het KiM derhalve samenwerking zoeken met andere partijen, zoals de Hoofddirectie Juridische Zaken van IenM.

De kennisvragen waar we in 2011 mee aan de slag gaan, kunnen geclusterd worden in de volgende onderwerpen:

- De verhouding overheid-markt
- Sturingsmogelijkheden van de overheid
- Verhoudingen tussen overheidslagen

De volgende paragrafen laten per cluster zien welke activiteiten KiM onderneemt om invulling te geven aan de gesignaleerde vragen. Een compleet overzicht in tabelvorm van alle projecten bevindt zich in Bijlage B.

### 5.2 De verhouding overheid-markt

Binnen dit onderwerp staan effectieve en efficiënte verhoudingen tussen overheid en markt centraal. Tot nu toe staat in analyses, ook in die van het KiM, vaak de vraag centraal of er in een bepaalde sector publieke belangen aanwezig zijn die een rol van de overheid rechtvaardigen en zo ja, welke. Beantwoording van die vraag blijkt niet eenvoudig, omdat de term

publiek belang niet eenduidig gedefinieerd kan worden en omdat er altijd wel omstandigheden aan te wijzen zijn die een of andere overheidsrol legitimeren. Het KiM zal zich daarom meer concentreren op de vraag hoe publieke belangen geborgd kunnen worden en welke effecten verschuiving in de richting van meer markt of overheid heeft. Los van basisrollen van de overheid (zoals zorgvuldig bestuur) gaat het daarbij om de vraag in hoeverre de overheid optreedt als realisator, als facilitator en als regulator. Bij dit onderwerp komen ook publiek-private samenwerkingsvormen en financieringswijzen aan de orde.

### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

In het eerste halfjaar van 2011 zal het KiM zich binnen dit cluster concentreren op de volgende twee activiteiten:

DGMO – Regionale bereikbaarheid  
en Veilig transport  
Kennis-aan-Tafel, klein, M1002

#### Betrokkenheid van overheid en markt bij het regionaal OV

De vorming van een visie op de toekomst van het regionaal openbaar vervoer en de druk op de Rijksbegroting waren voor DGMO in 2010 aanleidingen om alternatieve financierings- en organisatievormen voor het regionaal openbaar vervoer te verkennen. Het KiM zal de haalbaarheid van (buitenlandse) voorbeelden van betrokkenheid van marktpartijen in de Nederlandse situatie onderzoeken.

DGMO – Spoor  
Kennis-aan-Tafel, klein, MO1101

#### Kansen voor PPS in de spoorsector

Het nieuwe kabinet zet in op meer publiek-private samenwerking. In de spoorsector is hier nog maar zeer beperkt sprake van. Het KiM denkt mee over de mogelijkheden en kansen voor PPS in de spoorsector.

### Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

Later in 2011 (en doorlopend naar 2012) zal de verhouding overheid – markt en de mogelijke verschuivingen daarin in overleg met DGMO en DGLM, en met het regeerakkoord als uitgangspunt, worden uitgewerkt voor diverse sectoren. Dit kan zowel in de vorm van onderzoeksprojecten als in de vorm van Kennis aan Tafel.

## 5.3 Marktordening

Binnen dit onderwerp staat de vraag centraal hoe de overheid vervoersmarkten beter kan laten werken en private partijen zodanig kan sturen dat een bijdrage wordt geleverd aan overheidsdoelstellingen. Het begrip “markt” wordt hier breed opgevat, inclusief de aansturing van semipublieke organisaties. Het gaat hierbij onder andere om de manier waarop de overheid innovaties in de private sector kan bevorderen en de wijze waarop de marktordening in het openbaar vervoer wordt vormgegeven.

## Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

DGMO Spoor, DGLM Maritieme Zaken, DGLM Luchthavens  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
MO1102

### Regie op knooppunten

Het functioneren van knooppunten, zoals stations, havens en luchthavens, is van groot belang voor het behalen van beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, economische ontwikkeling en leefomgeving. In de praktijk heeft de overheid maar beperkte mogelijkheden om het functioneren van die knooppunten te beïnvloeden. De centrale vraag is hoe de overheid effectief invloed kan uitoefenen op het functioneren van de knooppunten. Voorbeelden zijn: hoe kan de overheid een effectieve taakverdeling ten aanzien van stations bevorderen en hoe kan de overheid het functioneren van de mainports zodanig beïnvloeden dat de netwerkqualiteit blijvend wordt bevorderd? En hoe beïnvloedt decentralisatie de mogelijkheden van de Rijksoverheid?

In dit project zal het KiM de huidige instrumenten die de overheid hanteert ten aanzien van de diverse soorten knooppunten in kaart brengen. Vervolgens zal een workshop worden georganiseerd waarin de betrokken beleidsdirecteuren (al dan niet aangevuld met externen) met elkaar in gesprek zullen gaan over de overeenkomsten en verschillen in de wijze van sturing en welke lessen daaruit getrokken kunnen worden. Mogelijk zal het KiM op basis hiervan voor een of meer soorten knooppunten toekomstige beleids-opties in kaart brengen met de daaraan verbonden voor- en nadelen.

DGLM – Internationaal en Strategie  
Kennis-aan-Tafel, klein, MO1103

### Innovaties in de logistiek - synchromodaliteit

Met betrekking tot innovaties in de logistiek is een belangrijk initiatief dat van het Strategisch Platform Logistiek over het concept synchromodaliteit (Dinalog, Connekt, TNO). Via Kennis-aan-Tafel levert het KiM een bijdrage aan de concretisering van dit concept en aan vragen over de rol van de overheid en de relatie met beleidsdoelen.

## Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

DGLM – Internationaal en Strategie  
en DGLM – Maritieme Zaken  
Onderzoeksproject, klein, MO1104

### Buitenlandse belangen in de Nederlandse transportsector

Opkomende economieën (Brazilië, Rusland, India, China) investeren in het bedrijfsleven van Europa en de Verenigde Staten, hetzij met vestiging van bedrijven, hetzij door deelnemingen in of overnames van 'nationale' bedrijven. Dit vindt ook in de transportsector plaats. Doel van dit project is aan te geven wat deze buitenlandse investeringen voor (mogelijke) consequenties hebben voor het behalen van beleidsdoelstellingen en wat de mogelijkheden zijn om hierop invloed uit te oefenen. Ook zal aandacht worden geschonken aan de implicaties van de omgekeerde beweging: de Nederlandse investeringen in buitenlandse transportbedrijven of infrastructuur. In eerste instantie kan een kort, verkennend onderzoek worden uitgevoerd.

### Marktordening spoor

Dit project analyseert de effecten van diverse marktordeningsconcepten voor het spoor in andere landen.

DGMO – Spoor  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
MO1105

Verder zal later in 2011 (en doorlopend naar 2012) in overleg met DGMO en DGLM worden bekeken welke kennisvragen ten aanzien van de marktordening en sturing in de mobiliteitssectoren dan actueel zijn.

## 5.4 Verhoudingen tussen overheidslagen

Binnen dit onderwerp staat de vraag centraal hoe de verantwoordelijkheidsverdeling en de samenwerking tussen de verschillende overheidslagen zo effectief en efficiënt mogelijk kunnen worden vormgegeven. Hierbij kunnen lessen uit het buitenland en uit andere sectoren een belangrijke rol spelen. Het gaat zowel om de verhoudingen binnen Nederland als om de consequenties van het Europese transportbeleid voor Nederland.

### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

In de eerste helft van 2011 concentreert het KiM zich op de ondersteuning van de beleidsdirecties bij de standpuntbepaling over het nieuwe Witboek.

DGLM – Directie  
Internationaal en Strategie  
Kennis-aan-Tafel, klein, E1003

#### Onderbouwing nieuwe beleidsvoornemens uit Brussel

Ter voorbereiding van de standpuntbepaling over het nieuwe Witboek zal het KiM een snelle analyse doen van de effectiviteit en efficiency van voorgenomen maatregelen, ad-hoc vragen beantwoorden, onder andere rond CO<sub>2</sub>, en deelnemen aan brainstormen en expertsessies. Tevens zal het KiM, voor wat betreft transportgerelateerde onderwerpen, meedenken met de opstellers van de road map low carbon economy die in het kader van het EU flagship initiative “Resource efficiënt Europe” wordt opgesteld.

### Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

Later in 2011 zal het KiM ook aandacht geven aan de bestuurlijke verhoudingen binnen Nederland. De volgende twee projecten geven een beeld van vragen die hierbij aan bod kunnen komen:

DGLM- Luchtvaart  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
E1007

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

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 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.

## 5.5 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Project- nummer	Type project	categorie	omvang
DRV	Betrokkenheid van overheid en markt bij het regionaal OV	M1002	KaT	A	Klein
Spoor	Kansen voor PPS in de spoorsector	MO1101	KaT	A	Klein
Spoor + MZ + LH	Regie op knooppunten	MO1102	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
DIS	Innovaties in de logistiek - synchromodaliteit	MO1103	KaT	A	Klein
DIS + MZ	Buitenlandse belangen in de Nederlandse transportsector	MO1104	Onderzoeksproject	B	Klein
Spoor	Marktordening spoor	MO1105	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
DIS	Onderbouwing nieuwe beleidsvoornemens uit Brussel	E1003	KaT	A	Klein
LVT	Samenwerkingsmogelijkheden in transport- en handelsrelaties met Frankrijk en met de Eurodelta	E1007	Onderzoeksproject	B	Middelgroot



# 6 Kennislijn Beleidsevaluaties en afwegingskaders

## 6.1

### Toelichting op de kennislijn

In deze kennislijn staan het ex ante en ex post evalueren van beleid en de daarvoor benodigde afwegingskaders centraal. Welke beleidsopties voor het oplossen van problemen en het benutten van kansen zijn het meest effectief en efficiënt? En welke instrumenten heeft de overheid daarbij ter beschikking? En, gegeven het publieke debat over de rol en het functioneren van de overheid, hoe kan de overheid beter verantwoording afleggen aan burger en parlement wat betreft mobiliteitsbeleid?

Door het geven van een totaalbeeld van maatschappelijke effecten speelt de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), een belangrijke rol in de besluitvorming van projecten in het ruimtelijk-infrastructurele domein. Soms lijkt het echter alleen nog maar om het saldo van deze analyse te draaien en vallen de noodzakelijke nuances weg. Er is meer: de MKBA geeft bijvoorbeeld geen direct antwoord op de mate waarin beleidsdoelen worden gehaald, of waarin een project kan worden overgelaten aan de markt.

Uiteindelijk zijn alle afwegingskaders gericht op het (in combinatie) zo goed mogelijk ondersteunen van besluitvorming. Deze kennislijn is gericht op het optimaliseren van deze ondersteuning. Daarbij zetten we in 2011 in op het op orde hebben van de verschillende afwegingskaders, zowel wat betreft de inhoudelijke kwaliteit, maar zeker ook wat betreft de kennisoverdracht aan de beleidsmedewerkers en besluitvormers die de informatie in samenhang nodig hebben. In de komende periode met krimpende budgetten zal immers in toenemende mate kritisch worden gekeken naar de argumenten op basis waarvan projecten doorgang vinden. Eveneens in de belangstelling staan alternatieve oplossingen zoals benuttingsmaatregelen die met een beperkte investering misschien niet het probleemoplossende niveau hebben van een aanlegproject maar wellicht wel al een belangrijk deel van het knelpunt oplossen en waarbij andere aspecten bij de afweging relevant kunnen zijn.

De bijbehorende onderwerpen die we in 2011 nader gaan uitwerken, zijn de volgende:

- Methodiekverdieping en -verbreding
- Het 'laten landen' van inzichten uit de afwegingskaders
- Kwaliteitsborging en de uitvoering van beleidsevaluaties

De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke activiteiten KIM onderneemt. Een compleet overzicht in tabelvorm van alle projecten bevindt zich in Bijlage B.

## 6.2

### Methodiekverdieping en -verbreding

Bij de verdieping van methodieken ligt het accent op vragen bij de kosten-batenanalyse. Ondanks dat de OEI methodiek reeds ruim 10 jaar wordt toegepast, zijn er steeds nieuwe

ontwikkelpunten. Deze hebben te maken met verbreding van de toepassing van het instrument (bijvoorbeeld voor gebiedsgerichte projecten of voor beheer- en onderhouds-afwegingen) en voortschrijdend inzicht in de soort effecten dat een mobiliteitsproject genereert (bijvoorbeeld betrouwbaarheidsbaten).

### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

IenM-breed  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
E707

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

Twee belangrijke baten van congestiereductie voor de maatschappij zijn reistijdwinsten en betrouwbaarheidswinsten. Over de waardering van reistijdwinsten in kosten-baten-analyses is al veel kennis beschikbaar, maar die is niet up-to-date. In Nederland is nog weinig kennis over de waardering van 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.

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
E1001

#### **OEI voor integrale en gebiedsgerichte aanpak**

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 of, en zo ja welke, specifieke 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. De eerste fase inventariseert het onderzoeksmateriaal dat reeds beschikbaar is op de probleemthema's voor MKBA van gebiedsgerichte projecten, alsook de acties die hierop al worden ondernomen, bijvoorbeeld bij DG Ruimte in het kader van de uitvoering van de Nota Ruimte (Brief TK 29-11-2010). Soms zal het mogelijk zijn op basis hiervan al direct tot voorstellen te komen voor de verbetering van methode en proces. De tweede fase werkt de geïdentificeerde witte vlekken uit, in samenwerking met andere partners (departementen, planbureaus, DVS). Binnen dit project zal nauw contact worden onderhouden met het CPB, gezien hun activiteiten op dit terrein.

IenM-breed  
Kennis-aan-Tafel, klein, E926

#### **Begeleiding NICIS-OBRI project**

Het KiM begeleidt namens IenM samen met DVS en voormalig 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.



DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Kennis-aan-Tafel, klein, E1009

#### **Optimalisatie aansluiting NRM en MKBA**

De MKBA 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 is gevraagd DVS hierbij te begeleiden.

DGLM - Luchthavens  
Kennis-aan-Tafel, klein, EA1101

#### **Economische baten van vergroting landzijdige bereikbaarheid Schiphol**

Er leven diverse vragen rondom de baten van verbeterde landzijdige bereikbaarheid. Bijvoorbeeld, als iemand door een uur vertraging een vlucht mist en de eerstvolgende vlucht gaat pas zes uur later dan is de werkelijke schade van vertraging veel groter dan het reistijdverlies op bijvoorbeeld de weg. KiM denkt op verzoek van DGLM mee over oplossingen.

FMC  
Kennis-aan-Tafel, klein, EA1102

#### **Diverse projectoverstijgende vragen MKBA methodiek**

Bij de uitvoering van kosten-batenanalyses komen er vragen aan bod die niet specifiek voor één project zijn, en waar in overleg met betrokken partijen zoals CPB en DVS een passende en vooral consistente oplossing voor moet worden gevonden. Voorbeelden hiervan zijn de hoogte van projectgerelateerde apparaatskosten, het inschatten van beheer- en onderhoudskosten op basis van life cycle gegevens, het wel of niet meenemen van BTW in de MKBA en het aanpassen van de risico-opslag bij bepaalde typen projecten. KiM stelt zelf adviezen op en publiceert deze in de reeks OEI notities, of reageert op de voorstellen van andere kennispartijen.

Naast methodiekverdieping willen we meer aandacht schenken aan de positie van de MKBA in het geheel van afwegingsmogelijkheden rondom beleid. Het accent ligt in 2011 op het inzicht bieden in alle mogelijke afwegingskaders van beleid en beleidsverantwoording, het verbeteren van de afstemming tussen die afwegingskaders en waar mogelijk komen tot integratie. De afgelopen 10 jaar zijn gekenmerkt door een belangrijke rol van de MKBA in het afwegen van projecten. De Leidraad OEI heeft consistentie gebracht en is wijdverbreid. Zo is het ook voor kleinere en reguliere projecten in allerlei handreikingen en werkwijzers min of meer verplicht gesteld. In toenemende mate zijn er echter kritische geluiden, vooral vanwege de verbreding van transportgerelateerde projecten naar integrale gebiedsontwikkeling. Horen bij een andere scope van projecten en andere betrokken partijen ook andere afwegingskaders (ex-post én ex-ante), of volstaat het beter communiceren wat de MKBA wel en niet kan en is?

Eerder heeft KiM het rapport 'Wikken en Wegen' geschreven waarin de samenhang tussen afwegingskaders wordt geschetst en de instrumenten kort werden toegelicht. Dit rapport was echter redelijk schematisch en vooral gestoeld op welvaartseconomische afwegingsmethoden en het ICRE kader. Dit willen we verbreden met een toelichting op de positie van de instrumenten in het besluitvormingsproces en uitleg over de inhoud van de instrumenten, met daarbij meer aandacht voor de 'andere' afwegingsmogelijkheden (bijvoorbeeld manieren om beleidseffectiviteit of verdelingseffecten inzichtelijk te maken):

FMC, DGLM - Internationaal en Strategie, DGMO - Strategie, Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot, EA1103

### Wikken en Wegen II: Verbreding van afwegingskaders

Afspraken over het besluitvormingsproces van investeringen in het ruimtelijk-infrastructuure domein, inclusief de toe te passen instrumenten voor de ondersteuning van deze afweging, zijn in procesmatige zin vastgelegd in het (nieuwe) MIRT spelregelkader. Het is echter niet de functie van het spelregelkader om aan te geven wat precies de waarde van deze instrumenten is en hoe ze met elkaar samenhangen. Zo beschouwd bestaat het risico dat de instrumenten worden gezien als een tijdrovend maar verplicht 'kunstje' om het einddoel te bereiken.

Dit project voegt nieuwe invalshoeken op afwegingskaders toe, zoals de bestuurskundige. Het heeft tot doel beleidsmakers het inzicht te bieden in alle mogelijke vormen van afwegingskaders en waar mogelijk te zorgen voor een betere afstemming en presentatie van de gebundelde inzichten. Het project draagt bij aan het niet alleen denken in knelpunten, maar ook aan het als overheid zo effectief en efficiënt mogelijk inspringen op kansen. Het rapport sluit aan op het nieuwe MIRT spelregelkader maar gaat niet alleen over investeringen. De publicatie zal ook geschikt gemaakt worden voor andere vormen van mobiliteitsbeleid zoals bijvoorbeeld de afweging van regelgeving.

DGMO - Strategie, Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot, O904/O801

### Een goed begin is het halve werk: projectafbakening bij integrale gebiedsgerichte verkenningen

Bij de start van een verkenning in het MIRT worden keuzen gemaakt die bepalend zijn voor het verloop van het project. Het gaat om keuzen zoals het op te lossen probleem/kans, de contouren van de oplossing, het betrekken van de partijen, en dergelijke. In dit project kijken we naar de projectafbakening bij integrale gebiedsgerichte verkenningen en onderzoeken we op welke manier het KiM inzichten kan bieden, die helpen bij het afbakenen van een verkenning. Het gaat in het bijzonder om integrale gebiedsverkenningen met grote mobiliteits- en ruimtelijke opgaven.

### Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

Vooralsnog zijn geen onderzoeksprojecten of Kennis-aan-Tafel activiteiten voorzien.

## 6.3 Het 'laten landen' van inzichten uit de afwegingskaders

Minstens zo belangrijk als het ontwikkelen van nieuwe kennis, is het laten landen van de opgedane inzichten uit de onderzoeksweld in de praktijk van beleidsmedewerkers van IenM. Wat betreft kennis over afwegingskaders vervult het KiM hierin een spilfunctie en ambieert het KiM dit in 2011 voor de beleidskern ook zo zichtbaar en toegankelijk mogelijk te maken.

### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

FMC  
Kennis-aan-Tafel, klein, E712

### Communicatie OEI

Het KiM is medeverantwoordelijk voor de informatieverstrekking rondom de OEI-leidraad. Hieronder vallen onder andere het vervullen van het secretariaat van het Kernteam OEI, het vernieuwen en afstemmen van de informatie over OEI op de

rijksoverheid 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.

DGMO- Randstad Urgent  
Kennis-aan-Tafel, klein, Z102

#### **Symposium 'MKBA tussen methodiek en politiek'**

In januari 2011 wordt door het KiM samen met Randstad Urgent, DVS en de Gemeente Almere, en in overleg met andere partijen zoals DG Ruimte, het CPB en het PBL, het symposium 'MKBA tussen methodiek en politiek' georganiseerd. Hiermee beogen wij een open debat met alle betrokken partijen te voeren over welke beslisinformatie bestuurders nodig hebben, en wat daarin de plaats van MKBA en andere analyses is.

Bij het laten landen van kennis zullen we in 2011 met name veel energie steken in de recent opgedane inzichten in het nut van ex-post evaluatie. Voor infrastructuurprojecten wordt veel ex-ante evaluatieonderzoek verricht. Dit staat sterk in contrast met het huidige gebruik van het evalueren achteraf. Toch kan het ex post evalueren van infrastructurele projecten belangrijke voordelen hebben. Door te leren van het verleden kan de kwaliteit van toekomstige ex-ante evaluaties verbeterd worden en daarmee ook de kwaliteit van de besluitvorming. Ook verantwoord kan een doel zijn. In 2009 onderzochten we de voorwaarden voor een goede ex-post analyse en de ervaringen in het buitenland. In 2010 voerden we een case study uit om in de praktijk te leren van een ex-post evaluatie. Deze resultaten moeten in elkaar worden geschoven en geschikt gemaakt worden voor de dagelijkse beleidspraktijk. Dit doen we in het project:

FMC, DGLM - Internationaal en  
Strategie, DGMO - Strategie,  
Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
EA1104

#### **Vervolg ex-post evaluatie**

In het kader van de case study ex-post analyse hebben we nagedacht over hoe de boodschap 'tussen de oren' van de beleidsmaker kan worden gebracht. Door de inzichten uit de eerdere studies, in samenwerking met PBL, te bundelen en de essentie daarvan in een beknopte publicatie toegankelijk te maken voor beleidsmakers hopen wij daadwerkelijk beweging te krijgen in dit onderwerp. De boodschap moet nauw aansluiten bij het volbrengen van de taak waar de beleidsmaker voor 'aan de lat staat'. Tevens geven we antwoord op de vraag waarom er zo beperkt sprake is van een "learning loop" waarin resultaten een rol spelen richting beleidsontwikkeling, en wat hier aan gedaan kan worden.

#### **Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn**

Later in 2011, na het verschijnen van de bovenstaande publicatie, zetten we in op het uitvoeren van een aantal ex-post evaluaties, waarbij aansluiting wordt gezocht bij de aan de Tweede Kamer toegezegde beleidsdoorlichtingen (RPE evaluaties). Alhoewel deze ex-post analyses vooral zijn ingezet om te verantwoorden, willen we hierbij ruim aandacht besteden aan de mogelijkheden om van de resultaten te leren voor en door beleid. Zie voor voorbeelden hiervan de volgende paragraaf.

## 6.4

### Kwaliteitsborging en uitvoering van beleidsevaluaties

Naast het leveren van bijdragen aan methodiekontwikkeling heeft het KiM een stevig been staan in de praktijk van projectbeoordeling middels het uitvoeren van RPE beleidsevaluaties, en second opinions op kosten-batenanalyses. KiM wordt gedurende het jaar met regelmaat gevraagd voor beoordelingen van MKBA's en andere vormen van beleidsevaluatie. Hieronder vallen het opstellen van second opinions en diverse kleinere begeleidingstrajecten en adviezen (Kennis aan Tafel).

#### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

Enkele voorbeelden van wat nu voor het eerste halfjaar van 2011 is voorzien:

DGMo + DGLM  
Kennis-aan-Tafel

- **Begeleiding MKBA sluis IJmuiden en sluis Terneuzen**  
(DGLM Maritieme Zaken, Kennis-aan-Tafel, E1012, klein)
- **Begeleiding MKBA Regelgeving**  
(DGLM - Internationaal en Strategie, Kennis-aan-Tafel, E1014, klein)
- **Second opinion KKBA Haaglanden**  
(DGMo - Wegen en Verkeersveiligheid, Kennis-aan-Tafel, E1016, klein)
- **Second opinion MKBA verlenging Amstelveenlijn**  
(DGMo - Regionale bereikbaarheid en Veilig transport, Kennis-aan-Tafel, E1017, klein)
- **Begeleiding prijsbeleid in binnenvaartsector**  
(DGLM Maritieme Zaken, Kennis-aan-Tafel, E1018, klein)
- **Economische effecten zeevaartsector NOx emissie beheersgebied Noordzee**  
(DGLM Maritieme Zaken, Kennis-aan-Tafel, EA1109, klein)

KiM voert een aantal evaluaties zelf uit. Met name bij de afdeling DGMo-Spoor leeft in 2011 veel behoefte aan evaluatie van ingezet beleid:

DGMo - Spoor  
Onderzoeksproject, klein, EA1105

#### Afronding actieplan spoor

Naar verwachting zal het nieuwe kabinet de 5% groeiambitie voor het spoor loslaten en het Actieplan Spoor versneld afronden. Daar hoort een afrondende eidevaluatie bij. Ingewikkeld daarbij is dat het gaat om een programma van allemaal kleine projecten waarvan de effecten niet of nauwelijks te isoleren zijn van elkaar en van omgevingseffecten. De rekenkamer plaatste eerder al vraagtekens bij de legitimiteit en de effectiviteit van deze bestedingen. Een bespiegeling die het nut en de logica van de genomen maatregelen plaatst in de lijn van bijvoorbeeld gedragstheoretische literatuur kan zinvolle input opleveren.

#### Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

DGMo - Spoor  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
EA1106

#### Effecten verhoging gebruiksvergoeding

Een andere manier voor de overheid om meer rendement uit het spoor te halen, zou het verhogen van de gebruiksvergoeding kunnen zijn. Bij de evaluatie van de spoorwetgeving kwam daarbij naar voren dat dit al snel tot veel vraaguitval zal leiden, met name bij het spoorgoederenvervoer. De vraag is of dat zo is. Helpt een hogere gebruiksvergoeding juist om de soort benutting van het spoor te bereiken die maatschappelijk gezien optimaal is, of leidt het tot onderbenutting met maatschappelijke kosten?

DGMo - Spoor  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
EA1107

### Ex-post evaluatie Spoor

In opdracht van DGMo- Spoor voert KiM ex-post evaluaties uit van recente investeringen in infrastructuur.

In aanvulling op de directe betrokkenheid bij projectbeoordelingen wil KiM in 2011 de kwaliteitsborging rondom MKBA's op het werkgebied van Infrastructuur en Milieu structureren:

IenM-breed  
Kennis-aan-Tafel, klein, EA1108

### Organiseren kwaliteitsborging MKBA's

Gebruikelijk is dat alle MKBA's worden getoetst door een (groep van) onafhankelijke externe expert(s). Veelal moeten projectleiders nu zelf bedenken hoe ze dit precies gaan invullen. Bovendien valt met het verdwijnen van het FES naar alle waarschijnlijkheid ook de Klankbordgroep FES, waarin een belangrijk deel van de door IenM uitgevoerde MKBA's ter beoordeling werden voorgelegd, uiteen. Er is dus nog winst te behalen met het verder stroomlijnen van afspraken. Bijvoorbeeld door een pool van onafhankelijke 'kwaliteitsborgers' (planbureaus, universiteiten, adviseurs, enz.) op te zetten waarbij voor iedere MKBA een selectie zou worden gemaakt voor het uitvoeren van een standaardtoets. Vanuit de kracht van haar positie 'op warme afstand van beleid' en evenwel onafhankelijk in meningsvorming, zal KiM in 2011 het initiatief nemen voor eenduidige kwaliteitsborging van MKBA's voor IenM.

## 6.5 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	categorie	omvang
IenM-breed	Economische waardering betrouwbaarheid reistijden voor diverse modaliteiten	E707	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
S&I	OEI voor integrale en gebiedsgerichte aanpak	E1001	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
IenM-breed	Begeleiding NICIS-OBRI project	E926	KaT	A	Klein
WV	Optimalisatie aansluiting NRM en MKBA	E1009	KaT	A	Klein
LHV	Economische baten van vergroting landzijdige bereikbaarheid Schiphol	EA1101	KaT	A	Klein
FMC	Diverse projectoverstijgende vragen voor MKBA methodiek	EA1102	KaT	A	Klein
FMC + DIS + S&I	Wikken en Wegen II: verbreding van afwegingskaders	EA1103	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
S&I	Een goed begin is het halve werk: projectafbakening bij integrale gebiedsgerichte verkenningen	O904/O801	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
FMC	Communicatie OEI	E712	KaT	A	Klein
RU	Symposium "MKBA tussen methodiek en politiek"	Z102	KaT	A	Klein
FMC + DIS + S&I	Vervolg ex-post evaluatie	EA1104	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
MZ	Begeleiding MKBA sluis IJmuiden en sluis Terneuzen	E1012	KaT	A	Klein
DIS	Begeleiding MKBA regelgeving	E1014	KaT	A	Klein
WV	Second opinion KKBA Haaglanden	E1016	KaT	A	Klein
DRV	Second opinion MKBA verlenging Amstelveenlijn	E1017	KaT	A	Klein
MZ	Begeleiding prijsbeleid in binnenvaartsector	E1018	KaT	A	Klein
Spoor	Afronding actieplan spoor	EA1105	Onderzoeksproject	A	Klein
Spoor	Effecten verhoging gebruiksvergoeding	EA1106	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
Spoor	Ex-post evaluatie Spoor	EA1107	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
IenM-breed	Organiseren kwaliteitsborging MKBA's	EA1108	KaT	B	Klein
MZ	Economische effecten zeevaartsector NOx emissie beheersgebied Noordzee	EA1109	KaT	A	Klein



# 7 Kennislijn Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem

## 7.1 Toelichting op de kennislijn

In deze kennislijn staat de lange termijn centraal: Hoe te komen tot een mobiliteitssysteem dat duurzaam, vitaal en veilig is.

Nederland is een dichtbevolkt land waar veel transport op een klein oppervlak plaatsvindt. Dit zorgt voor een relatief grote druk op de leefomgeving en ruimte. Daarnaast leunt mobiliteit in haar energievoorziening voornamelijk op één transportbrandstof, namelijk olie. Daarmee is mobiliteit, meer nog dan andere sectoren van de economie, kwetsbaar voor olieprijsstijgingen en uitputting van de fossiele brandstoffen zolang nieuwe energiebronnen nog onvoldoende zijn uitontwikkeld.

Het kabinet Rutte neemt de Europese doelen voor een duurzame energievoorziening als leidend. Dat betekent 20% CO<sub>2</sub>-reductie in 2020 (ten opzichte van 1990), en een aandeel van respectievelijk 14% duurzaam energiegebruik over alle sectoren en 10% in de transportsector. Ook zijn er doelen op het gebied van luchtkwaliteit, geluidhinder en verkeersveiligheid. Mobiliteit draagt op dit moment voor ongeveer 20% bij aan de uitstoot van broeikasgassen in Nederland en is een belangrijke veroorzaker van luchtvervuiling en geluidhinder en ruimtebeslag (infrastructuur, parkeren). In tegenstelling tot andere sectoren neemt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van mobiliteit nog steeds toe. Een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem, dat minder afhankelijk is van olie, is van vitaal belang voor Nederland en biedt economische kansen.

Daarnaast staan in deze kennislijn ook de andere IenM-doelen centraal, zoals de verbetering van de bereikbaarheid over de weg ter versterking van de economische groei, een goed toegankelijk, betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer, de kwaliteit van het verbindingennetwerk via de lucht en de strategische positie van onze mainports.

Binnen deze kennislijn wordt gewerkt aan het analyseren van de mogelijkheden voor en het schetsen van een duurzaam, vitaal (robuust) en veilig mobiliteits- en transportsysteem. Belangrijk onderdeel is het bepalen van de (kosten)effectiviteit van (beleids)maatregelen. Meer specifiek besteden we aandacht aan het optimaal gebruik maken van de schaarse ruimte, de mogelijkheden van ICT, het terugdringen van emissies (CO<sub>2</sub>, luchtkwaliteit, geluid), de effecten van klimaatverandering, het vergroten van energiezekerheid en een effectieve energiemix en het verbeteren van de bereikbaarheid, ten aanzien van het hele mobiliteits- en transportsysteem, dus zowel verbindingen als knooppunten (inclusief de mainports). Naar verwachting zal in de transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem een grote rol zijn weggelegd voor nieuwe, schone voertuigen zoals hybrides, plug-in hybrides en uiteindelijk elektrische voertuigen en brandstofcelvoertuigen, in combinatie met Intelligente Transportsystemen (ITS). Ook van grootschalige inzet van (schone) biobrandstoffen en duurzame elektriciteit (voor elektrisch vervoer) valt een belangrijke bijdrage te verwachten. Op het gebied van het terugbrengen van het aantal

voertuigkilometers zijn bijvoorbeeld andere logistieke concepten zoals synchromodaliteit (zie ook kennislijn 5) en 'het nieuwe werken' belangrijk.

Daarnaast besteedt deze kennislijn aandacht aan het transitieproces: hoe te komen van het 'nu' naar het gewenste toekomstbeeld? Welke ontwikkelingen en welke acties zijn er op korte en middellange termijn nodig om te komen tot een tijdige transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig verkeer- en vervoerssysteem? Wat zijn mogelijke knelpunten en hoe kunnen deze worden opgelost? Zijn er voor transport bijvoorbeeld alternatieven op het moment dat de fossiele brandstoffen schaars en onbetaalbaar zijn en de nieuwe energiebronnen nog onvoldoende uitontwikkeld? Specifieke aandacht gaat in deze kennislijn uit naar de rol voor de overheid. Wat kan/zal de markt zelf oppakken en waar is een aanjagende en coördinerende rol van de overheid gewenst? Gezien de krimpende overheidsbudgetten zal de kosteneffectiviteit van overheidsbeleid in de komende jaren een (nog) belangrijke(re) rol gaan spelen.

De volgende paragraaf laat zien welke activiteiten KiM onderneemt om invulling te geven aan de gesignaleerde (beleids)vragen. Een compleet overzicht in tabelvorm van alle projecten bevindt zich in Bijlage B.

## 7.2 Projecten binnen deze kennislijn

### Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

Projecten die in het eerste halfjaar van 2011 worden opgestart c.q. al zijn opgestart (doorloop), zijn hieronder beschreven.

DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Onderzoeksproject, groot,  
L1001 + TD1101

#### **Verkenning duurzaam vervoerssysteem 2050 dat ook robuust en verkeersveilig is**

Dit project heeft tot doel te verkennen hoe een duurzaam verkeer- en vervoerssysteem in 2050 eruit ziet en welk overheidsbeleid er nodig is om tot een tijdige transitie te komen. Bij duurzaamheid speelt niet alleen de leefomgeving, maar ook energiezekerheid een belangrijke rol. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid zijn in dit project belangrijke randvoorwaarden. In het project worden verschillende oplossingsrichtingen onderscheiden: zuinige en schone voertuigen, CO<sub>2</sub>-arme brandstoffen en reductie van het aantal voertuigkilometers. In het project wordt onderzocht welke ontwikkelingen er op deze drie terreinen noodzakelijk en haalbaar zijn in de transitie naar een duurzaam vervoerssysteem en wat effectieve (overheids)strategieën zijn om ze in gang te zetten. Bij dit project zal tevens DG Milieu worden betrokken.

Het project is opgeknipt in een aantal fasen. In fase 1 doet het KiM een quick scan van bestaande kennis, literatuur en visies op transport in het jaar 2050, met als focus het wegverkeer. Ook wordt gekeken wat de samenhang is tussen ontwikkelingen op het gebied van CO<sub>2</sub>, geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Tevens wordt een doorkijk gegeven naar beleidsopties die nu in gang kunnen worden gezet om in het jaar 2050 een duurzaam, robuust en verkeersveilig vervoerssysteem te realiseren. Fase 2 is gericht op het opvullen van de 'witte vlekken' door middel van het organiseren van expert workshops. De uitkomsten zullen door DGMo in een vervolgfase worden gebruikt om te bepalen welke acties wenselijk zijn om een transitie in gang te zetten. In het project zal voortgebouwd worden op bestaande studies van onder meer het PBL, TNO en CE Delft, een aantal lopende onderzoeken binnen het programma Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad en Europese/internationale studies.



Tussen fase 1 en fase 2 zit een go/no-go beslissing en een projectafbakenings-beslissing waarbij het project mogelijk wordt verbreed naar andere modaliteiten.

DGMo - Strategie, Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
G902B

#### **Effect ITS op mobiliteitsdoelen (onder voorbehoud)**

Informatie- en communicatietechnologie heeft zijn intrede gedaan in het wegverkeer: slimme infrastructuur, slimme voertuigen en slimme routeplanners. Dit heeft een impact op het wegverkeer die de komende jaren alleen maar verder zal toenemen. Intelligente transport systemen (ITS) ondersteunen het rijgedrag of nemen dit gedeeltelijk over en informeren de weggebruiker en zijn gericht op een efficiënter, schoner, zuiniger en veiliger wegverkeer. De afgelopen jaren is de ontwikkeling van ITS systemen grotendeels gedreven door technologie, waarbij de nadruk lag op het aantonen van technische realiseerbaarheid van deze systemen. Dit project richt zich op de vraag wat het effect van al deze nieuwe ITS instrumenten is op de (beleids-)doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid en ook op welk moment deze effecten ook echt behaald zullen worden. Daarnaast zal worden ingegaan op de weg er naartoe om te bepalen welke acties nu nodig zijn en wat daarbij de rol van de overheid is.

#### **Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn**

Projecten die mogelijk later in 2011 worden opgepakt, zijn hieronder beschreven.

DGLM- Luchtvaart + Maritieme  
Zaken  
Onderzoeksproject, groot, TD1102

#### **Verkenning duurzaam maritiem en luchtvaartstelsel 2050, inclusief de positie van de mainports**

Dit project is een vervolg op het lopende project L1001. In dit follow-up project staat de (Europese) zeevaart, kustvaart, binnenvaart en luchtvaart centraal. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar energiezekerheid en de strategische positie van de mainports. Hoe worden die beïnvloed door klimaatveranderingen en geopolitieke ontwikkelingen?

DGMo - Strategie,  
Investeringsbeleid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
L902

#### **Water als ordenende factor voor het mobiliteitssysteem en ruimtelijke inrichting van Nederland**

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. Er zijn verschillende plannen uit de watersector die - rekeninghoudend met klimaatverandering - doorwerken op de ruimtelijke inrichting. Dit verkennende onderzoek bekijkt wat deze plannen betekenen voor het verkeer- en vervoerssysteem, zowel in positieve als in negatieve zin.

DGMo - Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
TD1103

#### **Follow-up proeftuinen duurzame mobiliteit**

In het kader van een IenM subsidieregeling worden er op het moment allerlei experimenten uitgevoerd op het gebied van nieuwe voertuigaandrijftechnieken en brandstoffen. Dit zijn de 'proeftuinen voor duurzame mobiliteit'. De vraag die in dit onderzoek centraal staat is welke rol de overheid, zowel vanuit het perspectief van mobiliteitsbeleid als vanuit milieubeleid, kan spelen in vervolg op deze demonstratieprojecten. Dit onderzoek zal pas worden opgestart als de resultaten van de tussenevaluatie bekend zijn.

## 7.3 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Project- nummer	Type project	categorie	omvang
WV	Verkenning duurzaam vervoerssysteem 2050 dat ook robuust en verkeersveilig is	L1001 + TD1101	Onderzoeksproject	A	Groot
S&I	Effect ITS op mobiliteitsdoelen	G902b	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
LVT + MZ	Verkenning duurzaam maritiem en luchtvaartsysteem 2050, inclusief de positie van de mainports	TD1102	Onderzoeksproject	B	Groot
S&I	Water als ordenende factor voor het mobiliteitssysteem en ruimtelijke inrichting van Nederland	L902	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
WV	Follow-up proeftuinen duurzame mobiliteit	TD1103	Onderzoeksproject	B	Middelgroot

# 8 Kennislijn Het belang van mobiliteit en transport

## 8.1 Toelichting op de kennislijn

Deze kennislijn heeft tot doel om een bijdrage te leveren aan het geven van inzicht in het belang van mobiliteit en transport (en infrastructuur) voor de ontwikkeling van Nederland.

Duiding van het belang van mobiliteit en transport is relevant voor de beleidsvoorbereiding en ten behoeve van beleidsmatige en politieke discussies over bezuinigingen. Hierbij maken we onderscheid tussen het belang van transport als sector van de economie, en mobiliteit als noodzakelijke voorwaarde voor het functioneren van de Nederlandse economie en samenleving.

Het nieuwe kabinet benadrukt het belang van Schiphol en de haven van Rotterdam voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie. Zo krijgen mainports, brainports en greenports prioriteit in het verlengde MIRT. Mede daarom leggen we dit jaar accent op de (inter)nationale betekenis van de mainports, andere logistieke knooppunten en verbindingen van nationaal belang voor economische structuur en vestigingsplaats aantrekkelijkheid. Het gaat daarbij om de economische dimensie van de rol van mobiliteit. Hiermee bedoelen we de bereikbaarheid van mainports als belangrijke vestigingsklimaatfactor, naast factoren zoals innovatievermogen, kennisinfrastructuur, arbeidsmarkt en woningmarkt. Tevens besteden we aandacht aan de mogelijkheden van de overheid, in het bijzonder IenM, om het (economisch) functioneren van de mainports op positieve wijze te beïnvloeden.

De bijbehorende onderwerpen die we in 2011 nader gaan uitwerken, zijn derhalve ingedeeld in twee hoofdcategorieën:

- Belang van mobiliteit en transport
- Mainports als economische spil

De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke activiteiten KiM onderneemt. Een compleet overzicht in tabelvorm van alle projecten bevindt zich in Bijlage B.

## 8.2 Belang van mobiliteit en transport

De centrale vraag bij dit onderwerp is hoe, op een verantwoorde kwantitatieve manier, inhoud te geven aan het grote belang van mobiliteit, transport en infrastructuur voor de ontwikkeling van Nederland. Hierbij sluiten we aan bij de kapitaalbenadering zoals die wordt gehanteerd in de Monitor Duurzaam Nederland, waarbij in een brede welvaartsbenadering hulpbronnen (natuurlijk kapitaal, sociaal kapitaal, menselijk kapitaal en economisch kapitaal) in kaart worden gebracht die zowel voor de huidige als de toekomstige generaties van belang zijn.

## Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn

### Het belang van mobiliteit

Het belang van mobiliteit en transport voor de maatschappij is niet eenvoudig te bepalen. De benaderingen variëren van "zonder transport staat alles stil" tot "het belang van mobiliteit en transport is beperkt omdat mobiliteit en transport ten dienste staan van andere activiteiten". In de mobiliteitsbalans 2010 is een ruwe inschatting gegeven via de uitgaven en de reistijd die burgers en bedrijven over hebben voor mobiliteit en transport. Deze grove benadering kan verder worden uitgewerkt en verfijnd. Tevens kan deze benadering worden uitgewerkt voor de verschillende modaliteiten. Verder is het toetsen van deze benadering bij een brede groep deskundigen van belang.

Een aan het bepalen van het economisch belang van mobiliteit gerelateerd aandachtspunt, betreft de relatie tussen de bereikbaarheid van een locatie en mogelijkheden voor economische groei. Dat deze relatie bestaat, daar is iedereen het over eens. De historie laat zien dat de beschikbaarheid van goedkoop en betrouwbaar transport een belangrijke rol speelde bij de ontwikkeling van regio's en landen. De moeilijkheid is gelegen in het in geld of andere kwantitatieve eenheden uitdrukken van de omvang van die relatie. Dit probleem denken wij niet volledig op te kunnen lossen. Wel willen we later in 2011 zo mogelijk tot een verfijning komen in de huidige meetmethoden.

## 8.3 Mainports als economische spil

Mainports vormen een belangrijke verbinding voor bedrijfsleven en consument met bestemmingen over de hele wereld. Dit onderdeel van de kennislijn richt zich op mainports als belangrijke economische factor. In 2011 richten we de inzet van onze expertise vooral op het ondersteunen van de ontwikkeling en nadere uitwerking van twee nieuwe beleidsnota's, namelijk Mainport 2.0 voor Schiphol en de lange termijn visie voor beide mainports.

## Doorlopende projecten en projecten startend in eerste helft 2011

### Mainport 2.0: samenhang knooppunt- en vestigingsfunctie

Het luchtvaartnetwerk op Schiphol is van belang voor allerlei vormen van zakelijke dienstverlening in de Metropoolregio Amsterdam. Omgekeerd kan de ruimtelijk economische ontwikkeling in deze regio bijdragen aan het netwerk van bestemmingen op Schiphol. De Commissie Ruimtelijke Ordening Luchthavens constateerde dat publieke en private partijen beter moeten gaan samenwerken om de inhoudelijke samenhang tussen knooppuntfunctie en vestigingsfunctie te versterken. Hiervoor moet een nieuw mainportconcept ontwikkeld worden (mainport 2.0) dat nieuw elan geeft aan deze samenwerking. IenM pakt deze taak op en vraagt KiM om ondersteuning in de uitwerking van het nieuwe concept door het (mede)beantwoorden van een aantal onderzoeksvragen, verdeeld over twee projecten (BB1105 en BM1102).

In dit project zijn de onderzoeksvragen gebundeld rondom het aspect samenhang tussen knooppunt- en vestigingsfunctie:

- Kennis van gebruikersgroepen van Schiphol. Onderzoek onder sectoren met een hoge vlieggeneigdheid en (opkomende) economische clusters: welke bestemmingen mist men nu in het aanbod op Schiphol, welke nog niet bestaande bestemmingen zijn over 5 à 10 jaar van belang?

- Zijn er manieren om bepaalde economische clusters meer aan Schiphol te binden bijvoorbeeld door grootverbruikerscontracten tussen de home carrier op Schiphol en bedrijven uit specifieke clusters te sluiten en/of loyaliteitsprogramma's van airlines op Schiphol meer specifiek te richten op werknemers uit specifieke clusters en/of kortere vooraanmeldingstijden parkeer- en doorlooptijden te realiseren op Schiphol voor werknemers uit specifieke clusters door middel van gratis Irisscan passen?

DGLM – Internationaal en Strategie  
Kennis-aan-Tafel, klein, BM1103

#### **Beleidsopties visiedocument Mainport Holland**

Het concept visiedocument "Mainport Holland, motor voor de toekomst" van DGLM bevat een aantal voorstellen voor inzet van IenM. Deze richten zich op ruimte en bereikbaarheid; kennis, innovatie en duurzaamheid; en governance en de rol van de overheid. KiM levert op ad-hoc basis kennisinput voor het verder vormgeven van deze voorstellen.

DGLM – Luchthavens + Luchtvaart,  
DGMo - Spoor  
Onderzoeksproject, middelgroot,  
BM1104

#### **Complementariteit Luchtvaart en HST**

Een belangrijk argument voor de aanleg van de HSL was de substitutiemogelijkheid voor het luchtverkeer. Het KiM heeft daar in 2008 een verkennende studie naar gedaan. Dat de HSL ook als voor- en natransportmiddel functioneert is wel onderkend, maar is in Nederland nog niet onderzocht. Het KiM wil onderzoeken wat de HSL Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Brussel-Parijs betekent voor luchtreizigers in het invloedsgebied van de lijn. En wat betekent de verbinding voor het functioneren van de duale hub Schiphol-Charles de Gaulle van Air France-KLM? Een belangrijke vraag is ook of de HSL bijdraagt aan de uitbreiding van het catchment area van Schiphol.

In Frankrijk en Duitsland is al veel langer ervaring met hoge snelheidslijnen in combinatie met luchthavens. Frankfurt heeft een geïntegreerd ICE-station bij de luchthaven dat dagelijks door 174 ICE-treinen wordt aangedaan en daarmee het karakter heeft van een ICE-hub. Paris-CDG is al sinds 1994 aangesloten op het TGV net. De Franse Direction Generale de l'Aviation Civile houdt sinds 1999 elke drie jaar een enquête naar de "complémentarité modale". Het KiM wil van deze expertise gebruik maken bij het uitvoeren van het onderzoek.

DGLM Maritieme Zaken  
Kennis-aan-Tafel, klein, BM1105

#### **Havenvisie Rotterdam**

Het Havenbedrijf Rotterdam werkt aan een visie voor 2030. Het KiM zal een reflectie geven op deze havenvisie, met accent op uitgangspunten, veronderstellingen en prognoses.

### **Projecten die later in 2011 starten tenzij er andere prioriteiten zijn**

DGLM Maritieme Zaken  
Kennis-aan-Tafel, klein, BM1106

#### **Onderzoeken havenalliantie**

Er lopen diverse onderzoeken binnen de havenalliantie naar onder andere goederenstroomprognoses en ruimtegebruik. Dit laatste is tevens een issue in de nieuwe MKBA voor de Zeetoegang IJmuiden. KiM wordt gevraagd om kennis te leveren voor wat betreft de relatie met goederenstroomprognoses en de wijze waarop ruimtebeslag wordt meegenomen in beleidsafweging van havensamenwerking en –investeringen.

## 8.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Project- nummer	Type project	categorie	omvang
S&I + DIS	Het belang van mobiliteit	BM1101	Onderzoeksproject	B	Middelgroot
LHV	Mainport 2.0: samenhang knooppunt- en vestigingsfunctie	BM1102	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
DIS	Beleidsopties visiedocument Mainport Holland	BM1103	KaT	A	Klein
LHV + LVT + spoor	Complementariteit luchtvaart en HSL	BM1104	Onderzoeksproject	A	Middelgroot
MZ	Havensie Rotterdam	BM1105	KaT	A	Klein
MZ	Onderzoeken havenalliantie	BM1106	KaT	B	Klein

# Bijlage A

## Analyse inzet van het KiM

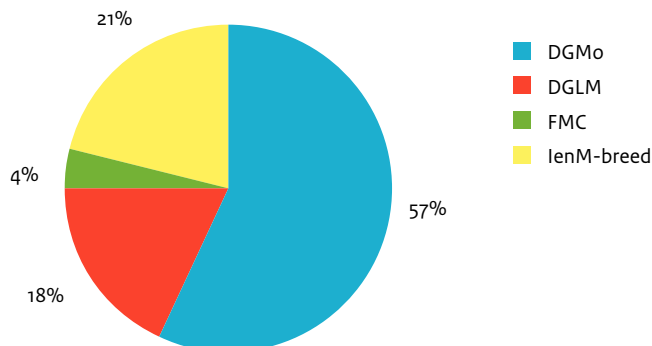
### Beschikbare capaciteit

Rekening houdend met vacatures, management en ondersteuning, heeft het KiM in 2011 naar verwachting circa 18 fte beschikbaar voor onderzoeksprojecten en kennis aan tafel.

### Capaciteitsverdeling over diensten

Figuur A.1 geeft inzicht in de capaciteitsverdeling over diensten (voor projectcategorie A en B). Er is hier een uitsplitsing gemaakt naar primaire opdrachtgevers. Projecten kunnen ook voor andere onderdelen van IenM interessant zijn, zoals DG Ruimte en DG Milieu. Projecten voor het Directoraat-Generaal Mobiliteit vormen met 57% de grootste groep. De projecten voor het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken hebben een aandeel van 18%. Projecten voor de directie Financiën, Management en Control hebben een aandeel van 4% in het werkprogramma. Projecten voor heel IenM, zoals de Mobiliteitsbalans hebben een aandeel van 21%.

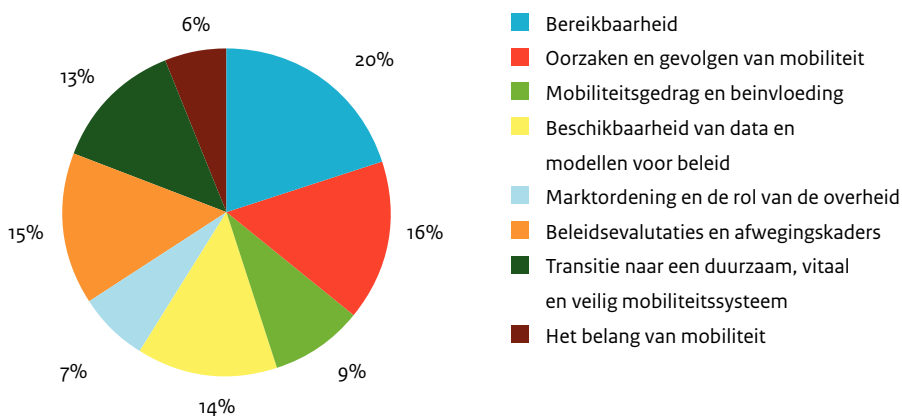
Figuur A.1  
Capaciteitsverdeling over de diensten  
(voor categorie A en B)



### Capaciteitsverdeling naar kennislijn

Figuur A.2 geeft inzicht in de capaciteitsverdeling over de kennislijnen van het KiM. Grote kennislijnen zijn “Bereikbaarheid”, “Oorzaken en gevolgen van mobiliteit” en “Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid”.

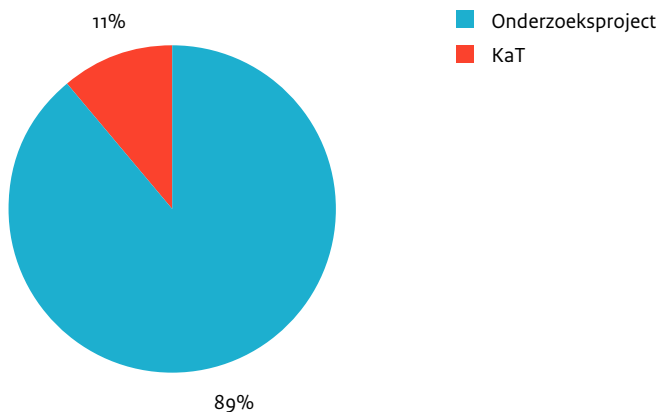
Figuur A.2  
Capaciteitsverdeling over de kennislijnen (voor categorie A en B)



### Capaciteitsverdeling naar onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel

Figuur A.3 geeft inzicht in de verhouding Onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel (KaT). 89% van de beschreven activiteiten betreft onderzoeksprojecten. Het lage percentage Kennis-aan-Tafel komt mede doordat deze werkzaamheden vaker op ad hoc basis gebeuren en daardoor voor de tweede helft van het jaar nog niet in te vullen zijn.

Figuur A.3  
Capaciteitsverdeling uitgesplitst naar onderzoeksprojecten en KaT (voor categorie A en B)





# Bijlage B

## Samenvattend projectoverzicht

Deze bijlage bevat alle nu concreet omschreven projecten met een projectnummer uit het werkprogramma, geordend naar directoraat-generaal en directie. Vanwege de gewenste dynamiek in het werkprogramma is dit dus geen op de totale onderzoekscapaciteit sluitend totaalbeeld voor 2011. Het paginanummer in de tabel geeft aan waar de beschrijving van het project in de hoofdtekst te vinden is.

### Toelichting op de tabellen

#### Directie

De projecten zijn gerangschikt naar directies (per Directoraat-Generaal) die de primaire opdrachtgever zijn van het project. De projecten bij 'IenM-breed' worden voor meer directies en/of Directoraten-Generaal, waaronder ook DG Ruimte en DG Milieu, uitgevoerd. Veel van de andere projecten worden primair uitgevoerd voor één of meer directies, maar dat wil niet zeggen dat de projecten niet interessant zijn voor andere directies of DG's. Dit geldt zeker voor projecten met een ruimtelijke of milieu-component voor respectievelijk DG Ruimte en DG Milieu.

#### Type projecten

- Onderzoeksprojecten: het opstellen van verkenningen en beleidanalyses op basis van gegevens en (wetenschappelijke) literatuur die worden vertaald naar de beleidspraktijk; dit onderzoek resulteert in openbare publicaties.
- Kennis-aan-Tafel (KaT): het (collegiaal) inbrengen van kennis in beleidsprocessen; dit kan op de volgende manieren:
  - gesprekken, presentaties en korte notities over beschikbare kennis;
  - het beantwoorden van ad-hoc vragen;
  - het ontsluiten voor IenM van het (inter)nationale kennisnetwerk (bij welke partij is welke kennis te halen?);
  - het ondersteunen van de beleidsdirecties van IenM bij de formulering van onderzoeksvragen en –aanpak van aan derden uit te besteden onderzoek;
  - het deelnemen in begeleidingscommissies;
  - het overdragen van kennis door het geven van masterclasses.

#### Kennislijnen

- 1 Bereikbaarheid
- 2 Oorzaken en gevolgen van mobiliteit
- 3 Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding
- 4 Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid
- 5 Marktordering en de rol van de overheid
- 6 Beleidsevaluaties en afwegingskaders
- 7 Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem
- 8 Het belang van mobiliteit en transport

### Categorieën projecten

- A: doorloop uit 2010 of eerdere jaren (bijvoorbeeld bij meerjarige projecten) en nieuwe projecten met een hoge prioriteit die in het eerste halfjaar van 2011 worden gestart.
- B: nieuwe projecten die later in 2011 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.

### Omvang

Voor elk onderzoeksproject in de categorie A en B is ingeschat hoeveel uur er naar verwachting in 2011 aan besteed zal worden.

Groot project: meer dan 0,5 fte (1 fte = 1200 uur)

Middelgroot project: tussen de 0,15 en 0,5 fte

Klein project: minder dan 0,15 fte

B.1  
Projecten voor DGMo

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	kennislijn	categorie	omvang	pag.nr.
<b>Directie Regionale bereikbaarheid en Veilig Transport</b>							
DRV + Spoor	Differentiatie aanbod regionaal ov	G1003 + BB1106	Onderzoeksproject	1	A	Groot	17
DRV	Fiets in de keten	BB1108	Onderzoeksproject	1	B	Middel-groot	19
DRV	Ontwikkeling vervoer gevaarlijke stoffen	OG1106	Onderzoeksproject	2	A	Middel-groot	24
DRV	Effecten van verstedelijking	OG1110	Onderzoeksproject	2	B	Middel-groot	25
DRV	Gezinsmobiliteit	G704	Onderzoeksproject	3	A	Klein	28
DRV	Doelgroepencatalogus mobiliteitsgebruikers	G804b + GB1101	Onderzoeksproject	3	A	Middel-groot	28
DRV	(On)mogelijkheden nieuwe technologieën gegevensverzameling?	B1005	Onderzoeksproject	4	B	Middel-groot	35
DRV	Betrokkenheid van overheid en markt bij het regionaal OV	M1002	KaT	5	A	Klein	40
DRV	Second opinion MKBA verlenging Amstelveenlijn	E1017	KaT	6	A	Klein	50
<b>Directie Spoor</b>							
DRV + Spoor	Differentiatie aanbod regionaal ov	G1003 + BB1106	Onderzoeksproject	1	A	Groot	17
Spoor	Kansen voor PPS in de spoorsector	MO1101	KaT	5	A	Klein	40
Spoor + DGLM MZ/LH	Regie op knooppunten	MO1102	Onderzoeksproject	5	A	Middel-groot	41
Spoor	Marktordening spoor	MO1105	Onderzoeksproject	5	B	Middel-groot	41
Spoor	Afronding actieplan spoor	EA1105	Onderzoeksproject	6	A	Klein	50
Spoor	Effecten verhoging gebruiksvergoeding	EA1106	Onderzoeksproject	6	B	Middel-groot	50
Spoor	Ex-post evaluatie Spoor	EA1107	Onderzoeksproject	6	B	Middel-groot	51
DGLM LHV + LVT + Spoor	Complementariteit luchtvaart en HST	BM1104	Onderzoeksproject	8	A	Middel-groot	59
<b>Directie Wegen en Verkeersveiligheid</b>							
WV	Beschrijven en verklaren betrouwbaarheid en robuustheid hoofdwegennet	B924	Onderzoeksproject	1	A	Middel-groot	15
WV	Onbetrouwbaarheid vanuit reizigersperspectief	BB1102	Onderzoeksproject	1	B	Middel-groot	15
WV	Robuustheid en betrouwbaarheid in concrete projecten	BB1103	Onderzoeksproject	1	B	Middel-groot	15
WV + S&I	KiM-inzet bij nadere uitwerkingen NMCA's en doorkijk Netwerken 2040	BB1104	Onderzoeksproject + KaT	1	A	Middel-groot	16
WV	Effecten contextvariabelen benutten	B1017	Onderzoeksproject	1	A	Klein	18
WV	KiM-inzet voor Ontwikkeling evaluatiekader Benutting	B1011	KaT	1	A	Klein	19
WV	Korte termijn effecten brandstofprijzen	B905	Onderzoeksproject	2	A	Middel-groot	22
WV + S&I	Veranderingen in maximumsnelheid HWN	OG1102	KaT	2	A	Middel-groot	22
WV	Parkeerproblematiek steden (herkomst- en bestemmingszijde)	OG1105	Onderzoeksproject	2	B	Middel-groot	23
WV	Deelname adviesgroep EMMV (mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid)	G910	KaT	3	A	Klein	31

vervolg B.1  
Projecten voor DGMO

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	kennislijn	categorie	omvang	pag.nr.
WV	Ondersteuning bij ex-post evaluatie verkeersveiligheid	G1008	KaT	3	A	Klein	31
WV	Optimalisatie aansluiting NRM en MKBA	E1009	KaT	6	A	Klein	47
WV	Second opinion KKBA Haaglanden	E1016	KaT	6	A	Klein	50
WV	Verkenning duurzaam vervoerssysteem 2050 dat ook robuust en verkeersveilig is	L1001 + TD1101	Onderzoeksproject	7	A	Groot	54
WV	Follow-up proeftuinen duurzame mobiliteit	TD1103	Onderzoeksproject	7	B	Middel-groot	55
<b>Strategie &amp; Investeringsbeleid</b>							
S&I	Bereikbaarheid anders bekeken	BB1101	Onderzoeksproject	1	A	Middel-groot	14
WV + S&I	KiM-inzet bij nadere uitwerkingen NMCA en doorijk Netwerken 2040	BB1104	Onderzoeksproject + KaT	1	A	Middel-groot	16
S&I	Slim benutten	B1016 + BB1107	Onderzoeksproject	1	A	Middel-groot	18
S&I	Bereikbaarheid verstedelijkte regio's	L901	Onderzoeksproject	1	A	Middel-groot	19
WV + S&I	Veranderingen in maximumsnelheid HWN	OG1102	KaT	2	A	Middel-groot	22
S&I	Lost het beleid de problemen van de gebruikers wel op?	OG1103	Onderzoeksproject	2	A	Klein	23
S&I + DGLM MZ/LVT	Leermomenten benutting infrastructuur	OG1104	Onderzoeksproject	2	B	Klein	23
S&I	Impact netwerksamenleving op mobiliteit	G902a	Onderzoeksproject	3	B	Middel-groot	29
S&I	Invloed ICT-toepassingen op de reisbeleving	G902c	Onderzoeksproject	3	B	Middel-groot	30
S&I	Panelonderzoek mobiliteit	DM1102	Onderzoeksproject	4	A	Middel-groot	34
S&I + DGLM DIS	Ondersteuning sturing op gebruik van modellen en modelontwikkeling	DM1106	Onderzoeksproject + KaT	4	A	Middel-groot	36
S&I	OEI voor integrale en gebiedsgerichte aanpak	E1001	Onderzoeksproject	6	A	Middel-groot	46
FMC + DGLM DIS + DGMO	Wikken en Wegen II: verbreding van afwegingskaders	EA1103	Onderzoeksproject	6	A	Middel-groot	48
S&I	Een goed begin is het halve werk: projectafbakening bij integrale gebiedsgerichte verkenningen	O904/O801	Onderzoeksproject	6	A	Middel-groot	48
FMC + DGLM DIS + DGMO	Vervolg ex-post evaluatie	EA1104	Onderzoeksproject	6	A	Middel-groot	49
S&I	Effect ITS op mobiliteitsdoelen (onder voorbehoud)	G902b	Onderzoeksproject	7	A	Middel-groot	55
S&I	Water als ordenende factor voor het mobiliteitssysteem en ruimtelijke inrichting van Nederland	L902	Onderzoeksproject	7	B	Middel-groot	55
S&I + DGLM DIS	Het belang van mobiliteit	BM1101	Onderzoeksproject	8	B	Middel-groot	58
<b>Randstad Urgent</b>							
RU	Symposium "MKBA tussen methodiek en politiek"	Z102	KaT	6	A	Klein	49
<b>DGMO-breed</b>							
DGMO-breed	Workshops om beleid te helpen bij toepassen van gedragsinzichten	GB1102	KaT	3	A	Middel-groot	31

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	kennislijn	categorie	omvang	pag.nr.
<b>Directie Internationaal en Strategie</b>							
DIS	Kwaliteitsindicator landzijdige bereikbaarheid mainports	E901	Onderzoeksproject	1	A	Middel-groot	14
DIS	Locatie multimodale achterlandknooppunten	B1003	Onderzoeksproject	1	A	Middel-groot	18
DIS	Bijdrage aan OESO-futures 2030-2050 project	G908	KaT	2	A	Klein	24
DIS	Ondersteuning voorbereiding ITF 2011	O1004 + GB1103	KaT	3	A	Klein	31
DGMo S&I + DIS	Ondersteuning sturing op gebruik van modellen en modelontwikkeling	DM1106	Onderzoeksproject + KaT	4	A	Middel-groot	36
DIS	Innovaties in de logistiek - synchromodaliteit	MO1103	KaT	5	A	Klein	41
DIS + MZ	Buitenlandse belangen in de Nederlandse transportsector	MO1104	Onderzoeksproject	5	B	Klein	41
DIS	Onderbouwing nieuwe beleidsvoorname uit Brussel	E1003	KaT	5	A	Klein	42
FMC + DGLM DIS + DGMo S&I	Wikken en Wegen II: verbreding van afwegingskaders	EA1103	Onderzoeksproject	6	A	Middel-groot	48
FMC + DGLM DIS + DGMo S&I	Vervolg ex-post evaluatie	EA1104	Onderzoeksproject	6	A	Middel-groot	49
DIS	Begeleiding MKBA regelgeving	E1014	KaT	6	A	Klein	50
DGMo S&I + DIS	Het belang van mobiliteit	BM1101	Onderzoeksproject	8	B	Middel-groot	58
DIS	Beleidsopties visiedocument Mainport Holland	BM1103	KaT	8	A	Klein	59
<b>Directie Luchthavens</b>							
LHV	Mainport 2.0 : landzijdige bereikbaarheid	BB1105	Onderzoeksproject	1	A	Middel-groot	17
LHV	Begeleidingsgroep AEOLUS	B1014	KaT	4	A	Klein	36
DGMo Spoor + MZ + LHV	Regie op knooppunten	MO1102	Onderzoeksproject	5	A	Middel-groot	41
LHV	Economische baten van vergroting landzijdige bereikbaarheid Schiphol	EA1101	KaT	6	A	Klein	47
LHV	Mainport 2.0: samenhang knooppunt- en vestigingsfunctie	BM1102	Onderzoeksproject	8	A	Middel-groot	58
LHV + LVT + DGMo spoor	Complementariteit luchtvaart en HST	BM1104	Onderzoeksproject	8	A	Middel-groot	59
<b>Directie Luchtvaart</b>							
DGMo S&I + MZ + LVT	Leermomenten benutting infrastructuur	OG1104	Onderzoeksproject	2	B	Klein	23
LVT	Recente en toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart	OG1107	Onderzoeksproject	2	A	Middel-groot	24
MZ + LVT	Veiligheid boven alles, maar wanneer is het veilig genoeg?	OG1108	Onderzoeksproject	2	B	Middel-groot	25
LVT	Aspecten bij audit veiligheidscultuur luchtvaart	GB1104	Onderzoeksproject	3	B	Middel-groot	32
LVT	Factsheet luchtvaartgegevens	B928	Onderzoeksproject	4	A	Klein	34
LVT	Samenwerkingsmogelijkheden in transport- en handelsrelaties met Frankrijk en met de Eurodelta	E1007	Onderzoeksproject	5	B	Middel-groot	42
LVT + MZ	Verkenning duurzaam maritiem en luchtvaartstelsel 2050, inclusief de positie van de mainports	TD1102	Onderzoeksproject	7	B	Groot	55
LHV + LVT + DGMo spoor	Complementariteit luchtvaart en HST	BM1104	Onderzoeksproject	8	A	Middel-groot	59
<b>Directie Maritieme Zaken</b>							
DGMo S&I + MZ + LVT	Leermomenten benutting infrastructuur	OG1104	Onderzoeksproject	2	B	Klein	23
MZ + LVT	Veiligheid boven alles, maar wanneer is het veilig genoeg?	OG1108	Onderzoeksproject	2	B	Middel-groot	25
MZ	KiM-bijdrage aan eventuele follow up van adviezen binnenvaartadviseur	OG1109	KaT	2	B	Middel-groot	25
MZ	Maritieme indicatoren - vervolg	DM1103	KaT	4	A	Klein	35
DGMo Spoor + MZ + LH	Regie op knooppunten	MO1102	Onderzoeksproject	5	A	Middel-groot	41

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	kennislijn	categorie	omvang	pag.nr.
DIS + MZ	Buitenlandse belangen in de Nederlandse transportsector	MO1104	Onderzoeksproject	5	B	Klein	41
MZ	Begeleiding MKBA sluis IJmuiden en sluis Terneuzen	E1012	KaT	6	A	Klein	50
MZ	Begeleiding prijsbeleid in binnenvaartsector	E1018	KaT	6	A	Klein	50
MZ	Economische effecten zeevaartsector NOx emissie beheersgebied Noordzee	EA1109	KaT	6	A	Klein	50
LVT + MZ	Verkenning duurzaam maritiem en luchtvaartstelsel 2050, inclusief de positie van de mainports	TD1102	Onderzoeksproject	7	B	Groot	55
MZ	Havenvisie Rotterdam	BM1105	KaT	8	A	Klein	59
MZ	Onderzoeken havenalliantie	BM1106	KaT	8	B	Klein	59

### B.3

#### Projecten voor FMC

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	kennislijn	categorie	omvang	pag.nr.
FMC	Diverse projectoverstijgende vragen voor MKBA methodiek	EA1102	KaT	6	A	Klein	47
FMC + DGLM DIS + DGMO S&I	Wikken en Wegen II: verbreding van afwegingskaders	EA1103	Onderzoeksproject	6	A	Middel-groot	48
FMC	Communicatie OEI	E712	KaT	6	A	Klein	48
FMC + DGLM DIS + DGMO S&I	Vervolg ex-post evaluatie	EA1104	Onderzoeksproject	6	A	Middel-groot	49

### B.4

#### Projecten voor Infrastructuur en Milieu als geheel

Directie	Titel	Project-nummer	Type project	kennislijn	categorie	omvang	pag.nr.
lenM-breed	Betrouwbaarheid van reistijden	P801	Promotie-onderzoek	1			15
lenM-breed	Mobiliteitsbalans 2011	OG1101	Onderzoeksproject	2	A	Groot	22
lenM-breed	Infrastructuur in de 19e en 20e eeuw	P802	Promotie-onderzoek	2			23
lenM-breed	Actualiseren lange termijn scenario's	B901	Onderzoeksproject	2	B	Middel-groot	25
lenM-breed	lenM behoeften dataverzameling mbt mobiliteit en bereikbaarheid	B1015 + DM1101	Onderzoeksproject	4	A	Middel-groot	34
lenM-breed	Begeleiding kostenbarometer	B920	KaT	4	A	Klein	35
lenM-breed	Elasticiteitsoverzicht goederenvervoer	DM1104	Onderzoeksproject	4	B	Middel-groot	35
lenM-breed	Update 'prijs van een reis'	DM1105	Onderzoeksproject	4	B	Klein	35
lenM-breed	Modelontwikkeling voor MLT	DM1107	Onderzoeksproject	4	B	Groot	37
lenM-breed	Economische waardering betrouwbaarheid reistijden voor diverse modaliteiten	E707	Onderzoeksproject	6	A	Middel-groot	46
lenM-breed	Begeleiding NICIS-OBRI project	E926	KaT	6	A	Klein	46
lenM-breed	Organiseren kwaliteitsborging MKBA's	EA1108	KaT	6	B	Klein	51

## Colofon

Dit is een uitgave van het  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Januari 2011  
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)  
KiM-11-A01

Vormgeving:  
Huisstijl VenW

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

ISBN: 978-90-8902-082-6

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965  
Fax : 070 456 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 Infrastructuur en Milieu**

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

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

ISBN 978-90-8902-082-6  
Januari 2011 | KiM-11-A01