

Kennis is, samen met innovatie en strategie, een belangrijk basiselement voor de huidige beleidsontwikkeling en -uitvoering. De Directies Luchtvaart en Luchthavens van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) beogen in hun komende strategische beleidsnota Luchtvaart Lange Termijn daarom ook expliciet aandacht te besteden aan het aspect 'kennis voor beleid'. Om deze kennis te verkrijgen worden door de betrokken directies 'strategische kennisvragen' opgesteld. Voor een gedegen beantwoording van deze strategische kennisvragen is het van belang om een legitieme, effectieve en efficiënte aansturing van de kennisinfrastructuur te organiseren.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) wil nadere invulling geven aan (a) de beantwoording van de strategische kennisvragen en (b) de vraag hoe de kennisinfrastructuur daarbij aan te sturen. Daarom heeft VenW aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd om een overzicht te geven van (1) de huidige aansturingrelatie vanuit het ministerie, (2) de beschikbare expertise bij de kennisinfrastructuur luchtvaart- en luchthavenbeleid en (3) opties voor verbetering.

Dit onderzoek heeft geleid tot zes conclusies voor een *koers op kennis*:

*1. De kennisinfrastructuur voor luchtvaart- en luchthavenbeleid is in het algemeen toereikend voor de huidige strategische kennisvragen*

Er zijn voldoende private en publieke kennisinstellingen om de huidige kennisvragen van Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) te beantwoorden. Op de subthema's broeikasgassen en Air Traffic Management is de noodzakelijke kennis echter slechts bij enkele private marktspelers beschikbaar. Ook worden de kennisvragen op dit moment grotendeels ingevuld vanuit transportbeleid en niet vanuit de innovatiedoelstellingen. Ten slotte ligt de verantwoordelijkheid voor het gehele proces van de kennisontwikkeling bij de beleidsmedewerkers van DGLM zelf, in tegenstelling tot andere beleidsonderdelen van VenW.

*2. Het is van belang dat de identificatie van strategische kennisvragen voor luchtvaart- en luchthavenbeleid op een gefundeerde en gestructureerde wijze tot stand komt.*

De strategische kennisvragen op het terrein van luchtvaart- en luchthavenbeleid dienen verschillende beleidsdoelen en zijn van belang voor het huidige en toekomstige beleidsproces. Het is daarom belangrijk om één integrale interne kennisagenda te maken voor luchtvaart- en luchthavenbeleid op basis van een interdepartementale analyse van de kennisvragen. Via een gestructureerd proces dienen de betrokken directies de eigen kennisvragen te identificeren. Expliciet *commitment* van de ambtelijke top aan dit proces en de uitkomst ervan, is van essentieel belang voor een goede inbedding van de uitkomsten in de organisatie. Er dient onderscheid te worden gemaakt in kennisvragen voor de beantwoording van actuele beleidsvragen enerzijds, en

---

kennisontwikkeling voor de lange termijn anderzijds. Uitgangspunten voor deze kennisvragen zijn de nationale en Europese beleidsmatige doelstellingen ten aanzien van transport en innovatie.

*3. Het is van belang dat de programmering van de strategische kennisvragen voor luchtvaart- en luchthavenbeleid in samenwerking met alle relevante stakeholders wordt ingevuld.*

VenW is niet de enige opdrachtgevende en aansturende partij van kennisinstellingen voor luchtvaart- en luchthavenbeleid in Nederland. Samenwerking vanuit VenW met deze andere partijen in de programmering en financiering van kennisontwikkeling kan expliciete meerwaarde creëren in effectiviteit op de doelstelling en efficiëntie op de ingezette middelen. Op basis van een kennisagenda 'Luchtvaart- en luchthavenbeleid' kan DGLM het gesprek aangaan met potentiële nationale en internationale partners in (de financiering van) de kennisontwikkeling. Daarbij dient ook aandacht besteed te worden aan een helder kader voor de aansturing van de kennisinstellingen op de korte termijn, de flexibele langetermijnplanning en de randvoorwaarden voor internationale samenwerking.

*4. Projectfinanciering verdient de voorkeur vanuit het oogpunt van legitimiteit en efficiëntie.*

Voor de beantwoording van strategische kennisvragen geldt het 'ja, mits'-principe: de beantwoording dient via projectfinanciering plaats te vinden, tenzij er sprake is van specifieke redenen om dit niet te doen. Dit kan het geval zijn als er bij de uitvoering van het onderzoek sprake is van hoge vaste kosten (dure testfaciliteiten als windtunnels en kostbare modellen). Verder is het in veel gevallen mogelijk om projectfinanciering toe te passen, ook als maar één instelling de vraag kan beantwoorden. Alleen als het niet goed mogelijk is om een duidelijk afgerond project te definiëren, bijvoorbeeld doordat de onderzoeksmethode innovatief is of er deels nieuw fundamenteel onderzoek nodig is, is programmafinanciering wenselijk.

*5. Het is van belang dat de programmering van de strategische kennisvragen voor luchtvaart- en luchthavenbeleid bij de juiste kennisinstellingen wordt ingevuld.*

In principe dienen de kennisvragen in concurrentie in de markt te worden uitgezet, maar op grond van economische en beleidsmatige uitgangspunten kan ervoor gekozen worden om de kennisontwikkeling direct te gunnen. Voor de actuele strategische kennisvragen staat marktoriëntatie centraal. Voor de opbouw van de kennisvoorraad voor de langere termijn, is marktoriëntatie een optie voor (delen van) programma's die via open inschrijving worden uitbesteed. Ten slotte moet er een duidelijke relatie zijn tussen de ingebrachte financiële middelen en de daadwerkelijk relevante kennis die wordt geleverd in de onderlinge relatie tussen de partners.

---

*6. Het is van belang dat de monitoring en evaluatie van de strategische kennisontwikkeling voor luchtvaart- en luchthavenbeleid, zich richten op zowel de procesgang als het behaalde effect op de inhoudelijke doelstelling.*

Nadat de project- of programmatisch aangestuurde kennisontwikkeling voor luchtvaart- en luchthavenbeleid is opgestart, is het van belang dat zowel tijdens als na afronding van de kennisontwikkeling wordt gestuurd en getoetst op het behalen van de doelstellingen en resultaten. Het blijkt dat per project of programma vooral gemonitord wordt op procesvoortgang en transportdoelstellingen.

Ten slotte komt uit het onderzoek naar voren dat het gehele proces van aansturing verder geprofessionaliseerd zou kunnen worden. Hiervoor kan intern expertise aangetrokken worden bij DGLM of er kan gekozen worden om het programmamanagement, in concurrentie, in de markt te zetten.