



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Werkprogramma 2019

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



Inhoud

- 1 Overzicht van het werkprogramma 2019 3
- 2 Over het KiM 6
- 3 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Directie Openbaar Vervoer en Spoor 12
- 4 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Directie Wegen en Verkeersveiligheid 16
- 5 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Programmadirectie Duurzame Mobiliteit 20
- 6 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden 24
- 7 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Unit Strategie 26
- 8 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Unit Innovatie in Mobiliteit 33
- 9 Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken – Directie Luchtvaart 35
- 10 Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken – Directie Maritieme Zaken 37
- 11 Overige directies 40
- 12 Basisprojecten 42
- Colofon 45

1 Overzicht van het werkprogramma 2019

Dit werkprogramma geeft een overzicht van de projecten van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voor 2019. Het bevat projecten die in 2019 zullen starten of doorlopen uit 2018.

Het KiM werkt grotendeels vraaggestuurd en het werkprogramma is dan ook in overleg met de verschillende beleidsdirecties en programma's van IenW tot stand gekomen. Hierbij zijn vanuit zowel de beleidsdirecties en programma's als het KiM ideeën voor nieuwe projecten naar voren gebracht. Deze nieuwe projecten vormen, samen met de al lopende projecten uit voorgaande jaren, het werkprogramma van 2019. De secretaris-generaal van IenW heeft het werkprogramma vastgesteld.

Het KiM heeft de mogelijkheid om flexibel in te spelen op nieuwe vragen en veranderende vraagstellingen. Dit werkprogramma is dan ook niet in beton gegoten. Kennisvragen die in de loop van het jaar opkomen, kunnen leiden tot herprioritering van de in dit werkprogramma opgenomen projecten.

De volgende twee pagina's bevatten een overzicht van de projecten in het werkprogramma. Het vervolg van het document gaat allereerst in op het doel en de werkwijze van het KiM (Hoofdstuk 2) waarna per opdrachtgevende directie de projecten worden weergegeven en toegelicht (Hoofdstuk 3 t/m 12).

Projectenoverzicht

Directoraat-Generaal Mobiliteit – Directie Openbaar Vervoer en Spoor

1	De invloed van beleidsmaatregelen op de betrouwbaarheid en daarmee op het gebruik van het openbaar vervoer
1	Kennisbijdrage 'Toekomstbeeld OV'
1	Grensoverschrijdende buslijnen
1	Multimodale achterlandknooppunten
2	Gebruikersgerichte bediening haarvaten personenvervoer: gebruik doelgroepenvervoer
2	Verdieping gebruik doelgroepenvervoer in Nederland
4	Meedenken over openbaar vervoer databehoeftes voor de rijksoverheid
5	No regret maatregelen marktordening spoor
5	Mid term review concessie NS
5	Open toegang personenvervoer per spoor
5	Effecten van openbaar aanbesteden en marktwerking in het openbaar vervoer
6	Kosten onbetrouwbaarheid weg en spoor
6	Begeleiding monitoring en evaluatie gedecentraliseerde spoorlijnen Limburg
6	Afwegingskader en vragen grensoverschrijdende openbaar vervoer projecten
6	MKBA spoor Weert-Hamont
6	Monitoren maatregelenpakket spoorgoederenvervoer
6	Begeleiding vervolgonderzoek MKBA 3kv

Directoraat-Generaal Mobiliteit – Directie Wegen en Verkeersveiligheid

1	De file vanuit een gebruikersperspectief
1	De effecten van ride hailing op stedelijke mobiliteit
1	The first and last mile in personenwagverkeer
1	Review evaluatiemethodiek Praktijkproef Amsterdam
1	Trendprognose ten behoeve van NSL/SWUNG
2	Wie zijn de deel-autogebruikers en waarom kiezen ze voor deze modaliteit?
2	Autoloos, autolight, autoheavy
2	Maatschappelijke acceptatie van de zelfrijdende auto
3	Prijsprikkels en duurzame mobiliteit
3	Risicofactoren verkeersveiligheid
6	Actualisering waarderingsketengetallen MKBA
6	Kosten onbetrouwbaarheid weg en spoor
6	Monitoring en evaluatie van vrachtwagenheffing
6	Begeleiding effectmeting vrachtwagenheffing
6	Second opinion indicatoren prestatiebesturing beheer en onderhoud
6	Second opinion MKBA A67 Leenderheide Zaarderheiken
6	Second opinion MKBA A7/A8 Amsterdam Hoorn

Directoraat-Generaal Mobiliteit – Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

2	Stimuleren en faciliteren van fietsgebruik
2	Belang van gezondheid bij mode shift naar active modes
2	Mobiliteit van Nederlanders met een migratieachtergrond
2	Potentie van veelbelovende ketens
2	Omvang latente vraag fietsenstallingen en fietsen aan activiteiten zijde
2	Kennisinventarisatie deelfietsgebruik
2	Wie is de e-bikegebruiker?
2	De voetganger in beeld
3	Kennisbijdrage Klimaatakkoord
3	Fiscale regelingen en duurzame mobiliteit
3	Mogelijkheden voor het stimuleren van de aanschaf van elektrische auto's
3	Energiesysteem en laadinfrastructuur
3	Kennis- en innovatieagenda duurzame mobiliteit

Directoraat-Generaal Mobiliteit – Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden

1	Werkateliërs verstedelijking/bereikbaarheid
1	Mobiliteitstransities in de stad
1	Slimme netwerken
5	Kennisbijdrage alternatieve bekostigingsmogelijkheden
6	Afwegingskaders gebiedsprogramma's

Vervolg projectenoverzicht op volgende pagina.

Legenda

Kennislijnen:

- 1 Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte
- 2 Mobiliteit van groepen
- 3 Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie
- 4 Data
- 5 Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening
- 6 Beleidsbeoordelingen en afwegingskaders
- 7 Verklarings- en ramingsmodellen

Type project:

onderzoeksproject
kennis-aan-tafel

Directoraat-Generaal Mobiliteit
– Unit Strategie

1	Mobiliteitsbeeld
1	Kennisbijdrage Mobiliteitsagenda
1	Verkenning kansrijke opties voor meer uitwisseling en samenhang tussen vervoersmodaliteiten
1	Kennisbijdrage Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
1	Kennisinbreng bij vormgeven Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
2	Mobiliteit in stedelijk Nederland
2	De invloed van weer op mobiliteit
2	Trends in wonen en werken en de relatie met woon-werkverkeer
2	Verdieping ontwikkelingen in wonen en werken en de effecten op woon-werkverkeer
2	Woonvoorkeuren in relatie tot mobiliteit
2	Keuzegedrag bij reizen naar het buitenland
2	In kaart brengen onderzoek naar mobiliteitsarmoede in Nederland
2	Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties
4	Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie
4	Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODiN
5	Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds
6	Vorbereiding actualisatie reistijd- en betrouwbaarheidswaardering
6	Actualisatie reistijd- en betrouwbaarheidswaardering
6	Impuls kostengetallen goederenvervoer
6	Hoofdonderzoek bedrijfseconomische kostengetallen goederenvervoer
6	Overzicht externe- en infrastructuurkosten van mobiliteit
6	Kennisbijdrage doorontwikkeling MKBA methodiek
7	Ondersteuning IenW-project Integratie en governance modellen

Directoraat-Generaal Mobiliteit
– Unit Innovatie in Mobiliteit

1	Monitoring transitie naar een toekomst met meer autonoom vervoer
1	Van start-up naar scale-up
2	De gebruiker van Mobility-as-a-Service (MaaS)
2	Impact van de digitale kloof op mobiliteit
4	Verkennen mogelijkheden open data

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
– Directie Luchtvaart

1	Kennisbijdrage aan de voorbereiding van de Luchtvaartnota
4	Factsheet luchtvaartgegevens
5	Economisch belang luchtvracht
6	Kostenvergelijking infra- en externe kosten voor een reis per vliegtuig, trein, auto of bus
6	Luchtvaart waarderingskostengetallen MKBA
6	Monitoring luchtvaart
7	Begeleiding Aeolus

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
– Directie Maritieme Zaken

1	Impact van trends en ontwikkelingen op de zeescheepvaart
1	Kennisbijdrage (actie)agenda goederenvervoer
1	Potentie van modal shift van weg naar binnenvaart
3	Transities zeehavens
4	In-, uit- en doorvoerstatistiek
5	Kennisbijdrage Havennota
5	De maatschappelijke waarde van (zee)havens en goederenknooppunten in Nederland
5	Toekomstvisie kleine droge ladingvaart, een kennisinventarisatie
5	Ontwikkelingen buisleidingen
5	Strategische verkenning maritieme cluster
6	Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem

Overige directies

2	Participatie in het Behavioural Insight Team van IenW
5	Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording
5	Kennisbijdrage algemeen-economische advisering
6	Communicatie over MKBA en secretariaat interdepartementale kernteam MKBA
6	Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek
6	Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten

Basisprojecten

4	Verbeteren datakwaliteit reisonderzoek: techniekontwikkeling
4	Vervolg MPN vormgeven
4	Begeleiding van en samenwerking in maatwerkonderzoek
4	Vernieuwing statistiek gebruik bestelauto's
4	Goederendata op orde
7	Verkenning methodiekontwikkeling bereikbaarheid auto
7	Instrumentarium ten behoeve van ramingen verschillende modaliteiten
7	Productie analyses bereikbaarheid auto voor Mobiliteitsbeeld 2019
7	Trendramingen wegverkeer voor Mobiliteitsbeeld 2019
7	Analyses bereikbaarheid openbaar vervoer voor Mobiliteitsbeeld 2019

2 Over het KiM

Doel van het KiM

Het KiM levert kennis voor de beleidsvorming van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Het doel van het KiM is om de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken en te verbreden en zo de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid te vergroten. Het KiM doet dit op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, inclusief de relaties met ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid. Het KiM draagt deze kennis ook actief uit naar buiten.

De positie van het KiM en de borging van onafhankelijkheid

Het KiM is binnen IenW gepositioneerd vanwege het belang van de goede doorwerking van de producten van het KiM in beleid. De verantwoordelijkheid voor de producten ligt evenwel volledig bij het KiM.

De positie van het KiM is geregeld middels [een protocol](#) dat is gepubliceerd in de Staatscourant. Het KiM is onderdeel van het instellingsbesluit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met het protocol wordt geborgd dat het KiM onafhankelijke en wetenschappelijke verantwoorde analyses kan uitvoeren en daarover kan publiceren. Een belangrijk doel van het protocol is het voorkómen van belangenverstrengeling. In het protocol is onder meer het volgende vastgelegd: “De minister en zijn ambtenaren respecteren de uitkomsten van de door het KiM uitgevoerde onderzoeken. Zij verstrekken geen dienst-opdrachten aan het KiM om formuleringen, uitkomsten, onderzoeksmethoden of veronderstellingen te veranderen.” ([protocol IV, 1](#)). Bovendien is opgenomen in het protocol dat de inhoud van de publicaties van het KiM niet het standpunt van de minister van IenW hoeft weer te geven ([protocol IV, 3](#)). In het protocol zijn ook de financiering, de onderzoeksprogrammering en de communicatie geregeld.

In de visie van het KiM is onafhankelijkheid een pluriform begrip. Het KiM vult onafhankelijkheid, kort samengevat, als volgt in. Het KiM is niet onafhankelijk in de onderzoeks-programmering (want het KiM werkt grotendeels ‘vraaggestuurd’), wel onafhankelijk in de uitvoering van het onderzoek (het KiM gaat over de methoden), en ook onafhankelijk in de communicatie over onderzoeksresultaten (in de zin dat het KiM alle resultaten van onderzoeksprojecten publiceert).

Onafhankelijkheid is volgens het KiM geen doel op zich. Het is uiteraard van groot belang dat wetenschappelijk onderzoek kan worden uitgevoerd zonder dat dat de resultaten beïnvloed worden door de mening van bijvoorbeeld belangengroepen, politieke partijen en beleidsafdelingen van departementen. Uitvoering van onderzoek zonder enige vorm van dialoog met beleidsafdelingen kan echter leiden tot uitkomsten die geheel los staan van de context van maatschappelijke ontwikkelingen en de beleidsmatige en politieke realiteit, wat de waarde van de uitkomsten beperkt en de landing van de uitkomsten bemoeilijkt. Een actieve dialoog tussen onderzoekers en beleidsmakers, waarbij een ieder niet buiten de grenzen van zijn of haar eigen rol treedt, acht het KiM daarom van groot belang.

Werkwijze

Het KiM werkt grotendeels vraaggestuurd

De vraagarticulatie is geen eenrichtingverkeer tussen beleidsdirecties en het KiM, in de zin van 'het beleid vraagt, KiM draait'. Vraagarticulatie vraagt om een actieve dialoog (zie hiervoor), gebaseerd op een constante inspanning van het KiM om de beleidsdirecties regelmatig te confronteren met strategische ontwikkelingen, maatschappelijke trends en toekomstige beleidsonderwerpen die het mobiliteitssterrein kunnen raken. Indien het KiM een onderzoek voor het toekomstige beleid van groot belang acht, zonder dat er vraag naar is vanuit de beleidsdirecties, kan het besluiten een onderzoek zelf, aanbodgestuurd, op te pakken. Dergelijke onderzoeken zullen echter uitzonderingen zijn.

Het KiM levert een sterke kennisbasis

Het doel van het KiM is om 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: beleidskeuzes baseren op relevante feiten, gedegen analyses en betrouwbare inschattingen van risico's tegen de achtergrond van (inter)nationaal beschikbare kennis. Hierbij gaat het KiM niet alleen beschrijvend te werk (welke ontwikkelingen doen zich voor: de wat-vraag), maar ook verklarend (welke factoren liggen erachter: de hoe-vraag).

Het KiM kiest 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 zijn vertegenwoordigd (waaronder economie, sociale geografie, planologie, sociologie, psychologie, verkeerskunde en bestuurskunde).

Werkvormen

Het KiM kent drie verschillende werkvormen:

- **Onderzoeksprojecten:** het opstellen van verkenningen en beleidsanalyses 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:
 - gesprekken, presentaties en korte notities over beschikbare kennis;
 - het beantwoorden van ad-hocvragen;
 - het ontsluiten van het (inter)nationale kennisnetwerk voor IenW (bij welke partij is welke kennis te halen?);
 - het ondersteunen van de beleidsdirecties van IenW bij de formulering van onderzoeksvragen en -aanpak van aan derden uit te besteden onderzoek;
 - het deelnemen in begeleidingscommissies;
 - het adviseren over en assisteren bij de programmering van kennisontwikkeling van instituten buiten IenW.
- **Signalering:** het agenderen van onderwerpen binnen en buiten IenW, naar aanleiding van actuele beleidsmatige en wetenschappelijke ontwikkelingen of rapporten van andere partijen. Dit kan in de vorm van een notitie, maar ook via een mailtje, een telefoontje, een overleg of een presentatie. Ook een deel van de blogs die KiM'ers schrijven, vervullen een signalerende rol. Deze activiteiten worden niet opgenomen in het werkprogramma. Wel is er binnen het KiM capaciteit voor beschikbaar.

Type beleidsinput

De beleidsanalyses van het KiM dienen als input voor politieke en beleidsmatige afwegingen. Het type beleidsinput dat het KiM geeft, is afhankelijk van de beleidsfase:

- Agendavorming: het KiM schetst inhoudelijke ontwikkelingen en geeft *beleidsaanrijpingspunten* aan;
- Beleidsvoorbereiding: het KiM geeft ex ante de effecten weer van door de beleidsdirecties aangedragen *beleidsknoppen of beleidsinstrumenten*; het KiM geeft waar nodig aan dat het palet beleidsknoppen breder is dan in eerste instantie door de beleidsdirecties geopperd en evalueert ook die bredere verzameling *beleidsknoppen*;
- Beleidsevaluatie: het KiM geeft ex durante of ex post de effecten weer van geïmplementeerde *beleidsinstrumenten*.

Publicatie

Alle onderzoeksprojecten leiden tot openbare publicaties. Publicatie vindt plaats binnen drie maanden na afronding van het onderzoek. In sommige gevallen kan van deze timing worden afgeweken, bijvoorbeeld als de onderzoeken deel uitmaken van de voorbereidingen van een grote beleidsnota, waarbij relevante onderzoeksrapporten gelijktijdig met de nota worden gepubliceerd. Bij Kennis-aan-Tafel kan in overleg tussen de betreffende beleidsdirectie en het KiM worden gekozen voor publicatie, bijvoorbeeld in de vorm van een notitie, paper of presentatie.

Kennislijnen en management

Kennislijnen

Het KiM werkt met kennislijnen. Kennislijnen vormen de basis voor de structurering van het werk van het KiM. De kennislijnen clusteren de diverse projecten waardoor de samenhang tussen de projecten en de consistentie over de jaren heen worden geborgd. Ook maken de kennislijnen duidelijk op welke thema's het KiM kennis levert. Het KiM kent in 2019 de volgende zeven kennislijnen:

1. **Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte.** In de kennislijn Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte richten we ons op de beschrijving en verklaring van nationale en internationale ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en transport. Ook beschrijven en verklaren we de gevolgen voor de bereikbaarheid. We kijken terug om de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid te verklaren aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen en ingevoerde beleidsmaatregelen.

Daarnaast kijken we vooruit door verkenningen voor de middellange en lange termijn op te stellen en door effecten op de bereikbaarheid van specifieke beleidsopties te schatten. We besteden ook aandacht aan de relatie tussen ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkelingen.

2. **Mobiliteit van groepen.** In deze kennislijn richten we ons op de mobiliteit van afzonderlijke groepen. Mobiliteitsgedrag verschilt tussen groepen in de samenleving. Voorbeelden zijn de verschillen tussen ouderen en jongeren en de verschillen tussen inwoners van meer en minder verstedelijkte gebieden. We beschrijven en verklaren deze verschillen. Dit levert belangrijke informatie op voor de beleidsontwikkeling omdat we hiermee kunnen bepalen of beleidsinstrumenten voor bepaalde groepen effectief zijn of niet.

3. **Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie.** In deze kennislijn richten we ons op duurzame mobiliteit en op veiligheidsaspecten die met mobiliteit te maken hebben. Het gaat hierbij zowel om de gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het huidige mobiliteitssysteem als om scenario's voor een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem in de toekomst. We besteden veel aandacht aan het transitieproces: hoe ziet een duurzaam en veilig mobiliteitssysteem er uit, wat zijn knelpunten en welke beleidsaanrijpingspunten zijn er om deze transities te bevorderen?

4. **Data.** In deze vierde kennislijn staan data op het gebied van personenmobiliteit en goederenvervoer centraal. We verzamelen en beheren zelf data en denken mee met de vernieuwing van dataverzameling van derden, voor zover relevant voor het beleid van IenW.
5. **Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening.** In deze kennislijn richten we ons op het belang van mobiliteit, transport en infrastructuur voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland. Het accent ligt daarbij op de betekenis van de mainports en andere knooppunten. We analyseren de mogelijkheden van de overheid om dit belang te behouden en uit te bouwen. We gaan na wat effectieve en efficiënte verhoudingen tussen overheid en markt in de verschillende sectoren (weg, regionaal openbaar vervoer, spoor, binnenvaart, zeevaart, luchtvaart) zijn. Ook houden we ons bezig met de vraag hoe bestuurlijke verhoudingen tussen overheidslagen op een effectieve en efficiënte manier zijn vorm te geven.
6. **Beleidsvaluaties en afwegingskaders.** In kennislijn 6 richten we ons op evaluaties van de effectiviteit en efficiëntie van beleidsinstrumenten. Dit doen we zowel voordat als nadat beleid is ingevoerd. Een belangrijk element is de verdieping en verbreding van de methodiek voor maatschappelijke kosten-batenanalyses, met aandacht voor de economische en de bestuurskundige invalshoek. Het KIM adviseert beleidsdirecties over de uitvoering van evaluaties, voert zelf evaluaties uit en toetst door andere partijen opgestelde evaluaties. Daarnaast ontwikkelen we beleidsindicatoren. Hiermee kunnen we de beleidsdoelen van IenW monitoren.
7. **Verklarings- en ramingsmodellen.** Deze kennislijn richt zich op het modelinstrumentarium dat het KIM gebruikt voor verklaringen van de ontwikkeling van de mobiliteit en voor prognoses van de (vraag naar) mobiliteit. Daarbij gaat het zowel om ontwikkelactiviteiten en vernieuwingen in het instrumentarium als om toepassingen ervan in de jaarlijkse verklarings- en ramingscyclus, vooral voor het Mobiliteitsbeeld. Tevens passen projecten over meedenken met en begeleiding van modellen van anderen in kennislijn 7.

Management

Het managementteam van het KIM bestaat uit de directeur, de plaatsvervangend directeur, kennislijnmanagers en een topexpert. Henk Stipdonk is directeur van het KIM (per 1 februari 2019). Arjen 't Hoen is plaatsvervangend directeur. Jan van der Waard is topexpert van het KIM. Sascha Hoogendoorn-Lanser, Pauline Wortelboer-Van Donselaar, Arjen 't Hoen en Jan van der Waard vervullen de rol van kennislijnmanager. De verantwoordelijkheid voor de kennislijnen is als volgt verdeeld:

Kennislijn	Kennislijnmanager
1 Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte	Arjen 't Hoen
2 Mobiliteit van groepen	Sascha Hoogendoorn-Lanser
3 Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie	Arjen 't Hoen
4 Data	Sascha Hoogendoorn-Lanser
5 Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening	Pauline Wortelboer-Van Donselaar
6 Beleidsvaluaties en afwegingskaders	Pauline Wortelboer-Van Donselaar
7 Verklarings- en ramingsmodellen	Jan van der Waard

Samenwerking

Samenwerking met planbureaus, kennisinstituten, universiteiten en Rijkswaterstaat

Het KiM werkt samen met een reeks externe kennisinstituten, universiteiten en met Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) van Rijkswaterstaat (RWS). 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 besteedt het KiM soms uit aan private partijen of universiteiten, waarna het de resultaten van deze deelonderzoeken integreert in een KiM-product.

Het KiM heeft meerjarige afspraken gemaakt met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) om op een effectieve en efficiënte manier taken te verdelen en samen te werken op de inhoudelijke raakvlakken. Dat gebeurt onder meer door de wederzijds beschikbare expertise optimaal te benutten, door deelname over en weer in klankbordgroepen, door gezamenlijk te brainstormen en door kritische reflectie op elkaars producten. Ook dit werkprogramma is besproken met het PBL en CPB.

Contacten met de wetenschappelijke wereld

Het KiM heeft een aantal wetenschappers uit binnen- en buitenland en vanuit verschillende disciplines aan zich verbonden: de KiM-*fellows*. Een belangrijke taak van de *fellows* is om projectplannen en concept-publicaties te becommentariëren. Daarnaast worden ze uitgenodigd voor lezingen en presentaties en voor brainstormsessies om lopende of startende onderzoeken een extra impuls te geven.

De aan het KiM verbonden *fellows* zijn op dit moment:

Naam	Vakgebied	Universiteit
Prof. dr. Luca Bertolini	Planologie	Universiteit van Amsterdam
Prof. dr. ir. Caspar G. Chorus	Transport en Logistiek	Technische Universiteit Delft
Prof. dr. Jonas Eliasson	Transportsysteemanalyse	KTH Royal Institute of Technology Stockholm
Prof. dr. ir. Dick Ettema	Stedelijke bereikbaarheid en sociale inclusie	Universiteit Utrecht
Prof. dr. ir. Serge Hoogendoorn	Operations & Management of Transport Systems	Technische Universiteit Delft
Prof. dr. ir. Vincent Marchau	Onzekerheid en adaptiviteit van maatschappelijke systemen	Radboud Universiteit Nijmegen
Dr. Tim Schwanen	Transport en Sociale Geografie	University of Oxford
Prof. dr. Erik Verhoef	Ruimtelijke Economie	Vrije Universiteit Amsterdam
Prof. dr. Eddy Van de Voorde	Transport en Ruimtelijke Economie	Universiteit van Antwerpen
Prof. dr. Bert van Wee	Transportbeleid	Technische Universiteit Delft

Het KiM is een belangrijke verbindende schakel tussen IenW en de universiteiten op het gebied van mobiliteit. Daartoe draagt het KiM onder andere actief bij aan onderzoeksnetwerken, zoals TRAIL.

Op het terrein van de luchtvaart bestaat het internationale wetenschappelijke netwerk Airneth. Zowel Airneth als het KiM beogen het luchtvaartbeleid te versterken met wetenschappelijke kennis. De aansturing van Airneth vindt plaats door het KiM, na periodieke afstemming met de directie Luchtvaart van IenW. Airneth organiseert in opdracht van het KiM workshops, seminars, lezingen en *position papers*, waarmee externe wetenschappelijke kennis dichter bij het luchtvaartbeleid wordt gebracht.

Internationale oriëntatie

Veel kennisvragen vragen om internationaal ontwikkelde kennis of hebben een sterk internationale context. Daartoe heeft het KiM een aantal specifieke relaties met relevante internationale kennisinstellingen. Ook bezoeken medewerkers van het KiM conferenties en symposia en presenteren daar onderzoeksresultaten, werkt het KiM op beperkte schaal internationaal samen in projecten en participeert het KiM in een aantal internationale verbanden, zoals het Transport Research Centre (TRC) van de International Transport Federation (ITF) en in comités van de Amerikaanse Transportation Research Board (TRB, onderdeel van de National Research Council).

3 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
1 De invloed van beleidsmaatregelen op de betrouwbaarheid en daarmee op het gebruik van het openbaar vervoer	BR1804	Onderzoek
1 Kennisbijdrage 'Toekomstbeeld OV'	BR1420	KaT
1 Grensoverschrijdende buslijnen	BR1906	Onderzoek
1 Multimodale achterlandknooppunten	BR1911	Onderzoek
2 Gebruikersgerichte bediening haarvaten personenvervoer: gebruik doelgroepenvervoer	MG1711	Onderzoek
2 Verdieping gebruik doelgroepenvervoer in Nederland	MG1912	Onderzoek
4 Meedenken over openbaar vervoer databehoeftes voor de rijksoverheid	DM1404	KaT
5 No regret maatregelen marktordening spoor	MM1806	Onderzoek
5 Mid term review concessie NS	MM1705	KaT
5 Open toegang personenvervoer per spoor	MM1811	KaT
5 Effecten van openbaar aanbesteden en marktwerking in het openbaar vervoer	MM1902	KaT
6 Kosten onbetrouwbaarheid weg en spoor	EA1805	Onderzoek
6 Begeleiding monitoring en evaluatie gedecentraliseerde spoorlijnen Limburg	EA1512	KaT
6 Afwegingskader en vragen grensoverschrijdende openbaar vervoer projecten	EA1708	KaT
6 MKBA spoor Weert-Hamont	EA1810	KaT
6 Monitoren maatregelenpakket spoogoederenvervoer	EA1812	KaT
6 Begeleiding vervolgonderzoek MKBA 3kv	EA1907	KaT

Toelichting

De invloed van beleidsmaatregelen op de betrouwbaarheid en daarmee op het gebruik van het openbaar vervoer (BR1804)

Er is altijd veel belangstelling voor de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Zo zijn in de lopende spoorconcessies punctualiteit en treinuitval kernprestatie-indicatoren. Maar wat is nu precies de impact van meer of minder betrouwbaarheid op *het gebruik* van het openbaar vervoer? Daarover lijkt nog verrassend weinig bekend te zijn. Inzicht hierin is van belang voor de voorbereiding van nieuwe concessies en kan ook helpen bij de verklaring van de ontwikkeling van treingebruik in het Mobiliteitsbeeld. In dit project wordt onderzocht wat de impact van betrouwbaarheid is op het gebruik van het openbaar vervoer.

Tevens wordt van een aantal typen beleidsmaatregelen ingeschat wat het effect is op de betrouwbaarheid. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de voorlopige resultaten van het eerdere project 'Inschatten effecten beleidsmaatregelen op betrouwbaarheid openbaar vervoer'.

Kennislijn 1, Onderzoek

Kennisbijdrage 'Toekomstbeeld OV' (BR1420)

Het KiM levert ondersteuning bij kennisvragen rond de nadere invulling van het 'Toekomstbeeld OV'. In 2019 gaat het KiM onder andere in op de mogelijkheden en kansen om treinverbindingen te versnellen, en wat hiervan de effecten zijn voor reizigers.

Kennislijn 1, Kennis-aan-tafel

Grensoverschrijdende buslijnen (BR1906)

Grensoverschrijdende busverbindingen staan steeds meer in de belangstelling, zowel voor de korte als de langere afstanden. Het KiM doet onderzoek naar de potentie van deze busverbindingen, onder andere in het licht van de beperkte benodigde investeringen in vergelijking met de aanleg van nieuwe spoorlijnen. Dit onderzoek is door de staatssecretaris van IenW toegezegd aan de Tweede Kamer.

Kennislijn 1, Onderzoek

Multimodale achterlandknooppunten (BR1911)

In 2012 heeft het KiM een studie uitgevoerd naar containeroverslagterminals in het achterland van Nederlandse zeehavens. De directies Maritieme Zaken en Openbaar Vervoer en Spoor hebben gevraagd om deze studie te updaten, in het bijzonder met betrekking tot de ontwikkeling, capaciteit en benutting van terminals. Het gaat hierbij zowel om de huidige situatie als om verwachtingen voor de toekomst. Met dit onderzoek moet ten eerste de vraag worden beantwoord of het netwerk van terminals in het achterland inmiddels landelijk dekkend is. Ten tweede kan de update van nut zijn voor de ontwikkeling van mogelijk nieuw beleid gericht op de selectieve versterking van de belangrijkste multimodale logistieke knooppunten in het achterland.

Kennislijn 1, Onderzoek

Ook betrokken: DGLM directie Maritieme Zaken

Gebruikersgerichte bediening haarvaten personenvervoer: gebruik doelgroepenvervoer (MG1711)

Diverse regio's zoeken naar een andere aanpak voor de haarvaten van het openbare aanbod van personenvervoer. Het gaat om de dunnere reizigersstromen (ook wel aangeduid als 'de onderkant van het ov'). Daarbij wordt ook gekeken naar een gecombineerde exploitatie met het (besloten) doelgroepenvervoer in Nederland. De vraag is wie dit besloten doelgroepenvervoer gebruikt. Hoe zetten zij dat in voor hun verplaatsingsbehoefte en hoe kijken zij aan tegen andere verplaatsingsmogelijkheden? Denk daarbij aan toegankelijker regulier lijndienstvervoer, scootmobielen, app-gedreven deeltaxi's, 'community transport' et cetera. Dit project sluit aan op een eerder KiM-project dat in beeld heeft gebracht wie er nu gebruikmaken van het openbare lijndienstvervoer op stille tijden en -plaatsen.

Kennislijn 2, Onderzoek

Verdieping gebruik doelgroepenvervoer in Nederland (MG1912)

Met data van reizigers en gemaakte ritten krijgen we een beter beeld van het gebruik en de gebruikers van het doelgroepenvervoer in Nederland (MG1711; zie hiervoor). De resultaten van dat onderzoek worden binnen dit project verrijkt met diepte-interviews onder actieve pashouders en kandidaatgebruikers van het doelgroepenvervoer. Langs die weg trachten we een beter beeld te krijgen van de behoeften en obstakels bij het maken van verplaatsingen buitenshuis en de maatschappelijke participatie die daar mogelijk uit voortvloeit. De gesprekken moeten een beter beeld geven van de mensen met een mobiliteitsbeperking en de reisvaardigheden die zij hebben.

Kennislijn 2, Onderzoek

Meedenken over openbaar vervoer databehoeft voor de rijksoverheid (DM1404)

Voortbordurend op eerdere activiteiten rond de beschikbaarheid van OV-data, denkt het KiM mee in sessies rond de informatiehuishouding van de ov-chipkaart. De invalshoek hierbij is de databehoeft die voortkomt uit de systeemverantwoordelijkheid (monitoring mobiliteitsontwikkelingen) en het beleidsverantwoordingsproces van IenW.

Kennislijn 4, Kennis-aan-tafel

No regret maatregelen marktordering spoor (MM1806)

In het in 2017 uitgebrachte rapport 'Kiezen voor een goed spoor' zijn vier scenario's voor de marktordering op het spoor na 2024 uitgewerkt. Vooruitlopend op latere beleidskeuzes presenteert het rapport een aantal *no regret* maatregelen die de komende jaren genomen zouden moeten worden. Sommige daarvan hebben betrekking op het type kennisontwikkeling waar het KiM een bijdrage aan kan leveren. Allereerst gaat het om de ontwikkeling van een uniforme monitor waar de prestaties van alle spoorconcessies mee kunnen worden gemeten. Verder zal het KiM kennis leveren ten behoeve van een verdere kwaliteitsverbetering van de sturing via de concessievoorwaarden en van onderzoek naar de manier waarop de bekostigingssystematiek van het spoor kan bijdragen aan optimalisatie van integrale besluitvorming door infrastructuurbeheerder en vervoerders.

Kennislijn 5, Onderzoek

Mid term review concessie NS (MM1705)

De mid term review concessie NS betreft een evaluatie van de prestaties van NS in de eerste helft van de concessie (2015–2019). Getoetst wordt of de uitvoering van de concessie heeft geleid tot de voor de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) noodzakelijke verbetering. Het KiM speelt een begeleidende rol bij deze review.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel

Open toegang personenvervoer per spoor (MM1811)

In reactie op het rapport 'Kiezen voor een goed spoor' heeft de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer aangekondigd in 2020 een besluit te nemen over de ordening en sturing op het spoor na 2024. Om een weloverwogen besluit te nemen is, in aanvulling op dit rapport, meer inzicht nodig in de gevolgen van het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur voor de Nederlandse spoormarkt. Door Brusselse regelgeving (het Europese Vierde Spoorwegpakket) kunnen spoorvervoerders namelijk vanaf dienstregeling 2021 (voor het Hoofdrailnet vanaf 2025) ook zonder concessie treindiensten uitvoeren. IenW zet daartoe extern onderzoek in gang dat lering trekt uit de diverse buitenlandse waar open toegang op het spoor al praktijk is. Het KiM speelt een begeleidende rol bij dit externe onderzoek.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel

Effecten van openbaar aanbesteden en marktwerking in het openbaar vervoer (MM1902)

De Tweede Kamer heeft de vraag gesteld om nader onderzoek te doen naar alle effecten van de geïntroduceerde openbare aanbestedingen in het openbaar vervoer. Tijdens het Algemeen Overleg OV, OV-chipkaart en Taxi van 21 september 2018 is aan de Kamer toegezegd een onderzoeksopzet te sturen van een dergelijk onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden. De opzet van het onderzoek is inmiddels met de Tweede Kamer besproken, en zal ook met belanghebbenden tijdens de landelijke ov- en spoortafel besproken worden. Het onderzoek is voor input afhankelijk van de informatie van belanghebbenden als vervoerders en aanbestedende decentrale overheden. Het KiM speelt een begeleidende rol bij dit externe onderzoek.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel

Kosten onbetrouwbaarheid weg en spoor (EA1805)

In het Mobiliteitsbeeld rapporteert het KiM over de maatschappelijke kosten van congestie op het hoofdwegenet. Behalve de kosten van het directe reistijdverlies in files worden ook onbetrouwbaarheidskosten en uitwijkkosten meegenomen. In 2017 heeft het KiM voor het eerst vergelijkbaar onderzoek naar de kosten van verstoringen op het spoor gepubliceerd. In het Mobiliteitsbeeld 2019 zal deze berekening geactualiseerd worden. Zo mogelijk worden onderdelen die nog onderbelicht waren, beter uitgewerkt. Bij het spoor gaat het bijvoorbeeld om kosten voor het spoorgoederenvervoer en kosten voor de infrabeheerder. Bij de weg gaat het bijvoorbeeld om extra uitgaven door automobilisten.

Kennislijn 6, Onderzoek

Mede-opdrachtgever: DGMo directie Wegen en Verkeersveiligheid

Begeleiding monitoring en evaluatie gedecentraliseerde spoorlijnen Limburg (EA1512)

De effecten van het decentraliseren van de stoptreindiensten Maastricht Randwijck-Roermond en Heerlen-Sittard worden gemonitord. KiM denkt mee bij de uitvoering van deze monitoring.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Afwegingskader en vragen grensoverschrijdende openbaar vervoer projecten (EA1708)

Bij lenW lopen diverse aanvragen voor investeringen in grensoverschrijdende OV-projecten. Het KiM denkt mee met het afwegingskader van deze projecten en bij de uitvoering van diverse MKBA's.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

MKBA spoor Weert-Hamont (EA1810)

In opdracht van lenW wordt een MKBA uitgevoerd voor de in het Regeerakkoord aangekondigde elektrificatie van de spoorlijn Weert-Hamont. Het KiM is lid van de begeleidingscommissie van deze MKBA. Zowel het personen- als het goederenvervoer komen in de MKBA aan de orde. Wat het personenvervoer betreft wordt ook een variant onderzocht met bussen in plaats van treinen.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Monitoren maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (EA1812)

Het KiM is gevraagd om een kennisbijdrage te leveren aan een monitoringstool voor het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer. Dit in vervolg op een eerdere kennisbijdrage aan het masterplan spoorgoederenvervoer. Het gaat om monitoring van wat het pakket bereikt ten aanzien van het competitiever maken van het spoorgoederenvervoer en het reduceren van omgevingseffecten.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Begeleiding vervolgonderzoek MKBA 3kv (EA1907)

ProRail en NS starten vervolgonderzoek 3kv op het spoor. Een hogere tractie-energievoorziening (TEV) betekent onder andere energiewinst en meer capaciteit van het spoornetwerk. Daar staan investeringskosten tegenover. ProRail en NS onderzoeken welke investering het beste rendeert: behoud van 1,5kV (het nul-alternatief); implementeren van duurzaamheidsmaatregelen of een systeemsprong naar 3kV. Een belangrijke verandering ten opzichte van de MKBA uit 2018 is het methodisch verder uitwerken van de baten van capaciteitsvergroting en reistijdwinst van de alternatieven. KiM levert begeleiding bij het formuleren van onderzoeksvragen en bij de uitvoering van de MKBA.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

4 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
1 De file vanuit een gebruikersperspectief	BR1907	Onderzoek
1 De effecten van ride hailing op stedelijke mobiliteit	BR1908	Onderzoek
1 The first and last mile in personenwegverkeer	BR1609	Onderzoek
1 Review evaluatiemethodiek Praktijkproef Amsterdam	BB1112	KaT
1 Trendprognose ten behoeve van NSL/SWUNG	BR1322	KaT
2 Wie zijn de deel-autogebruikers en waarom kiezen ze voor deze modaliteit?	MG1707	Onderzoek
2 Autoloos, autolight, autoheavy	MG1908	Onderzoek
2 Maatschappelijke acceptatie van de zelfrijdende auto	MG1911	Onderzoek
3 Prijsprikkels en duurzame mobiliteit	DT1802	KaT
3 Risicofactoren verkeersveiligheid	DT1803	KaT
6 Actualisering waarderingskengetallen MKBA	EA1501	KaT
6 Kosten onbetrouwbaarheid weg en spoor	EA1805	Onderzoek
6 Monitoring en evaluatie van vrachtwagenheffing	EA1905	Onderzoek
6 Begeleiding effectmeting vrachtwagenheffing	EA1906	KaT
6 Second opinion indicatoren prestatie sturing beheer en onderhoud	EA1807	KaT
6 Second opinion MKBA A67 Leenderheide Zaarderheiken	EA1811	Onderzoek
6 Second opinion MKBA A7/A8 Amsterdam Hoorn	EA1910	Onderzoek

Toelichting

De file vanuit een gebruikersperspectief (BR1907)

In de discussies over congestie ontbreekt vaak kennis over welke weggebruikers eigenlijk in de file staan en hoe ze die files beleven. In dit project worden de volgende kennisvragen beantwoord:

- Wie staan er in Nederland nu eigenlijk in de file? Het gaat hierbij bijvoorbeeld om inzicht in hoeveel mensen er op een gemiddelde werkdag in de file staan en om de verdeling van filerijders naar reismotieven (woon-werk, zakelijk, sociaal-recreatief).
- Hoe worden de files door verschillende typen weggebruikers beleefd? Hoe ervaren weggebruikers korte en langere vertragingen, wat vinden zij een (on)acceptabele snelheid, in hoeverre hebben filerijders mogelijkheden om hun reis aan te passen (andere route, ander vervoerwijze, ander tijdstip)?

Kennislijn 1, in samenwerking met kennislijn 2, Onderzoek

De effecten van ride hailing op stedelijke mobiliteit (BR1908)

De afgelopen jaren heeft ride hailing in diverse landen een grote vlucht genomen. Uber en Lyft zijn belangrijke voorbeelden van ride hailing. Ride hailing kan op verschillende manieren van invloed zijn op de ontwikkeling van de stedelijke mobiliteit. In dit project verkent het KiM welke gevolgen ride hailing kan hebben op de stedelijke mobiliteit, welke vormen van ride hailing het meest effectief zijn in het licht van de mobiliteitsdoelstellingen en in hoeverre regulering van ride hailing hierbij van belang is. Het KiM betreft in deze verkenning diverse vormen van ride hailing in het buitenland en analyseert of en hoe deze te vertalen zijn naar de Nederlandse situatie.

Kennislijn 1, Onderzoek

The first and last mile in personenwegverkeer (BR1609)

Eind 2018 heeft het KiM een sessie georganiseerd over onder andere de resultaten uit de KiM projecten rond fiets/trein en parkeren. Tijdens de sessie zijn verschillende richtingen genoemd voor mogelijk vervolgonderzoek met betrekking tot de first and last mile in het personenverkeer. Thema's die genoemd zijn, zijn onder andere de omvang van de latente vraag naar fietsparkeren, de potentie van de deelfiets (zie het project MG1905), de effecten van instrumenten voor parkeerbeleid, parkeren in afweging van voorgenomen maatregelen, optimaliseren van overstappen en de vraagkant van doelgroepenvervoer. Aan de hand van deze thema's wordt de invulling van het project nader besproken door het KiM en DGMo.

Kennislijn 1, in samenwerking met kennislijn 2, Onderzoek

Review evaluatiemethodiek Praktijkproef Amsterdam (B1112)

De Praktijkproef Amsterdam heeft tot doel te onderzoeken in welke mate met gecoördineerd, netwerkbreed verkeersmanagement kan worden bijgedragen aan een betere benutting van het wegennetwerk in de omgeving van Amsterdam. Het is een samenwerkingsproject tussen de Rijksoverheid en decentrale overheden. Het KiM voert in opdracht van DGMo directie Wegen en Verkeersveiligheid reviews uit op de geplande ex-ante- en ex-postevaluaties in het kader van deze praktijkproef en de daaruit voortvloeiende programma's Socrates en Concordia. Het KiM zal dit ook in de derde en laatste fase van de Praktijkproef doen.

Kennislijn 1, Kennis-aan-tafel

Trendprognose ten behoeve van NSL/SWUNG (BR1322)

In milieustudies die RWS uitvoert rond het hoofdwegennet, zijn onder meer korte- en middellangetermijnverwachtingen van het wegverkeer nodig. Het KiM stelt deze op. Deze trendprognose wordt gebruikt door RWS voor bepaling van emissies van schadelijke stoffen en geluid op het hoofdwegennet in het kader van het Nationale Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) en Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid (SWUNG).

Kennislijn 1, Kennis-aan-tafel

Wie zijn de deel-autogebruikers en waarom kiezen ze voor deze modaliteit? (MG1707)

In 2015 heeft het KiM onderzoek gedaan naar het deelautogebruik in Nederland. Inmiddels zijn we een aantal jaren verder en is het aantal deelauto's in Nederland gegroeid van 14.000 in 2014 naar ruim 41.000 in 2018, vooral dankzij het toegenomen aanbod via carsharing platforms zoals SnappCar (peer-to-peer: auto's aangeboden door particulieren). Vanwege het relatief nieuwe concept van het peer-to-peer autodelen, en het ontbreken van de goede data, was het in het uitgevoerde KiM onderzoek nauwelijks mogelijk om een inschatting te maken van de omvang van het gebruik van dit concept, en de beweegredenen van gebruikers om juist voor dat concept te kiezen in plaats van de klassieke autodelen concepten. Nu er data beschikbaar komen van de peer-to-peer deelauto aanbieders over het gebruik, is het mogelijk om de omvang van deze markt te verkennen en specifiek te kijken naar de beweegredenen en de achtergrondkenmerken van de gebruikers van peer-to-peer autodelen-concepten. Wijken die af van de gebruikers van andere deelauto concepten en zo ja waardoor kan dat worden verklaard? Zijn er significante effecten op het autobezit, mobiliteit, milieu en ruimtegebruik en hoe zal de trend in gebruik zich naar verwachting in de toekomst ontwikkelen?

Kennislijn 2, Onderzoek

Autoloos, autolight, autoheavy (MG1908)

Nederland telt ongeveer 8 miljoen huishoudens en iets meer dan 8 miljoen personenauto's. Het is alleen niet zo dat ieder huishouden een auto heeft: het autobezit is scheef verdeeld. Bijna 30 procent van alle huishoudens heeft geen auto. Circa 50 procent van de huishoudens heeft één auto. En de overige huishoudens (22%) hebben meerdere auto's in bezit. In dit onderzoek kijken we naar de determinanten voor autobezit om te achterhalen welke huishoudens op de wip zitten tussen wel of geen auto voor de deur. De huishoudens op de wip zijn met deelauto's, andere deelconcepten of een aantrekkelijk aanbod van andere vervoersdiensten mogelijk te verleiden geen auto te kopen. Hier zitten dus directe aanknopingspunten voor beleid. In het verleden is er al het nodige onderzoek gedaan naar autobezit, maar ontwikkelingen zoals de opmars van autodelen, hogere parkeertarieven, een nieuwe mentaliteit onder jongeren, Mobility-as-a-Service en de onzekere toekomst van de auto met verbrandingsmotor, maken een actualisatie wenselijk.

Kennislijn 2, Onderzoek

Maatschappelijke acceptatie van de zelfrijdende auto (MG1911)

Welke kernwaarden zijn voor mensen van belang als ze reizen? Kennis hierover is van belang om een inschatting te kunnen maken van de acceptatie en het toekomstig gebruik van de zelfrijdende auto. In dit onderzoek zal gekeken worden naar een groot aantal factoren, waaronder veiligheid betrouwbaarheid, kosten, milieu en privacy. In dit project zal gebruik gemaakt worden van de resultaten uit het onderzoek naar het profiel van de initiële MaaS gebruiker (MG1705 in Hoofdstuk 8).

Kennislijn 2, Onderzoek

Prijsprikkels en duurzame mobiliteit (DT1802)

In het kader van het Klimaatakkoord komt de discussie op in hoeverre en op welke manier prijsprikkels kunnen bijdragen aan duurzame mobiliteit. Het kan daarbij onder andere gaan om het fiscale stelsel rondom de auto, betalen naar gebruik, de rol van werkgevers bij het stimuleren van duurzame mobiliteit en de synergie tussen prijsprikkels en gedragscampagnes. In overleg tussen het KiM en DGMo zal in de eerste helft van 2019 worden verkend welke kennisvragen zullen worden opgepakt.

Kennislijn 3, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: DGMo Programmadirectie Duurzame mobiliteit

Risicofactoren verkeersveiligheid (DT1803)

De omvang van risico's en de achterliggende risicofactoren vormen een belangrijke invalshoek voor het recent verschenen Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Indicatoren voor risico's en risicofactoren kunnen bepaald worden vanuit de doelstellingen van het verkeersveiligheidsbeleid. Echter, de beschikbaarheid van data voor deze indicatoren bepaalt in belangrijke mate of indicatoren ook bruikbaar zijn. Door onder meer technologische ontwikkelingen komen steeds meer data beschikbaar die voor de bepaling van deze indicatoren gebruikt kunnen worden. In dit project levert het KiM kennis over de mogelijkheden hiervoor. Hierbij haakt het KiM aan op de KPI's die door RWS WVL worden ontwikkeld en legt het KiM ook een relatie met de indicatoren die in EU-verband worden ontwikkeld.

Kennislijn 3, Kennis-aan-tafel

Actualisering waarderingskengetallen MKBA (EA1501)

Het overzicht van waarderingskengetallen voor gebruik in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) wordt doorlopend geactualiseerd. Dit overzicht wordt bijgehouden door het Steunpunt Economische Expertise binnen RWS WVL. Het KiM levert diverse inhoudelijke bijdragen aan deze actualisering en neemt deel aan afstemmingsoverleg over deze kengetallen.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Kosten onbetrouwbaarheid weg en spoor (EA1805)

In het Mobiliteitsbeeld rapporteert het KiM over de maatschappelijke kosten van congestie op het hoofdwegennet. Behalve de kosten van het directe reistijdverlies in files worden ook onbetrouwbaarheidskosten en uitwijkkosten meegenomen. In 2017 heeft het KiM voor het eerst vergelijkbaar onderzoek

naar de kosten van verstoringen op het spoor gepubliceerd. In het Mobiliteitsbeeld 2019 zal deze berekening geactualiseerd worden. Zo mogelijk worden onderdelen die nog onderbelicht waren, beter uitgewerkt. Bij het spoor gaat het bijvoorbeeld om kosten voor het spoorgoederenvervoer en kosten voor de infrabeheerder. Bij de weg gaat het bijvoorbeeld om extra uitgaven door automobilisten.

Kennislijn 6, Onderzoek

Mede-opdrachtgever: DGMo directie Openbaar Vervoer en Spoor

Monitoring en evaluatie van vrachtwagenheffing (EA1905)

Dit onderzoek omvat het opstellen van een openbare discussienotitie met daarin een voorstel voor een kader voor monitoring en evaluatie van de effecten van de vrachtwagenheffing (ook van de terugsluis van de opbrengsten). Hierbij wordt ook in kaart gebracht hoe in de monitoring en evaluatie kan worden omgegaan met andere ontwikkelingen zodat puur het effect van de vrachtwagenheffing kan worden gemeten (bijvoorbeeld normen rondom zuiniger vrachtwagens).

Kennislijn 6, Onderzoek

Begeleiding effectmeting vrachtwagenheffing (EA1906)

Dit betreft deelname aan begeleidingscommissie van studies en advisering over diverse methodische onderwerpen gerelateerd aan de vrachtwagenheffing. Het gaat hierbij onder andere om criteria voor de bepaling van heffingsplichtige wegen, prognoses van opbrengsten en effecten en MKBA gerelateerde vragen.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Second opinion indicatoren prestatiebesturing beheer en onderhoud (EA1807)

Rijkswaterstaat stelt een set van (deels) nieuwe prestatie-indicatoren voor, voor het meten van prestaties op het vlak van beheer en onderhoud van wegen. KiM is gevraagd naar een second opinion op de plausibiliteit van de voorgestelde indicatoren.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Second opinion MKBA A67 Leenderheide Zaarderheiken (EA1811)

In opdracht van beleid voert het KiM second opinions uit op (concept) MKBA's. Voor 2019 is een second opinion voorzien voor de MKBA A67 Leenderheide-Zaarderheiken.

Kennislijn 6, Onderzoek

Second opinion MKBA A7/A8 Amsterdam Hoorn (EA1910)

In opdracht van beleid voert het KiM second opinions uit op (concept) MKBA's. Voor 2019 is een second opinion voorzien voor de MKBA A7/A8 Amsterdam Hoorn.

Kennislijn 6, Onderzoek

5 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Programmadiirectie Duurzame Mobiliteit

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
2 Stimuleren en faciliteren van fietsgebruik	MG1603	KaT
2 Belang van gezondheid bij mode shift naar active modes	MG1702	Onderzoek
2 Mobiliteit van Nederlanders met een migratieachtergrond	MG1902	Onderzoek
2 Potentie van veelbelovende ketens	MG1903	Onderzoek
2 Omvang latente vraag fietsenstallingen en fietsen aan activiteitszijde	MG1904	Onderzoek
2 Kennisinventarisatie deelfietsgebruik	MG1905	Onderzoek
2 Wie is de e-bikegebruiker?	MG1906	Onderzoek
2 De voetganger in beeld	MG1907	Onderzoek
3 Kennisbijdrage Klimaatakkoord	DT1901	KaT
3 Fiscale regelingen en duurzame mobiliteit	DT1902	KaT
3 Mogelijkheden voor het stimuleren van de aanschaf van elektrische auto's	DT1903	Onderzoek
3 Energiesysteem en laadinfrastructuur	DT1904	KaT
3 Kennis- en innovatieagenda duurzame mobiliteit	DT1905	KaT

Toelichting

Stimuleren en faciliteren van fietsgebruik (MG1603)

De fiets neemt een steeds belangrijkere rol in ons mobiliteitssysteem in. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, maakt zich de komende jaren sterk om verdere groei van het fietsgebruik mogelijk te maken. Dat doen zij door meer prioriteit te geven aan fietsbeleid, kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen. Het KiM neemt deel aan diverse activiteiten met als doel het beleid rond fietsen met kennis te verrijken.

Vooralsnog gaat het om de volgende activiteiten:

- deelname aan het IenW-kernteam Fiets vanuit de KiM-kennisrol;
- deelname aan en inbreng in de Tour de Force, de Fietscommunity en de Dutch Cycling Embassy;
- samenwerking in SURF op het gebied van de sociale en ruimtelijke aspecten van fietsgebruik;
- begeleiding onderzoek naar de rol en potentie van de e-fiets voor utilitaire motieven;
- meedenken bij de monitoring en evaluatie van de IenW-doelen (zoals 200.000 extra fietsforenzen) en de maatschappelijke (kosten en) baten die dit met zich meebrengt.

Kennislijn 2, Kennis-aan-tafel

Belang van gezondheid bij mode shift naar active modes (MG1702)

Een groot deel van de korte ritten (onder 7,5 kilometer) wordt in Nederland nog steeds met de auto gemaakt. Een van de opties om de bereikbaarheid te verbeteren is in te zetten op een mode shift van de auto naar de fiets. Het stimuleren van een dergelijke mode shift heeft niet alleen effecten op de bereikbaarheid, maar heeft daarnaast effecten voor de gezondheid. In dit onderzoek staat de relatie tussen gezondheid en het gebruik van active modes centraal. Zijn er in Nederland gezondheidsverschillen tussen mensen met verschillende reispatronen? Heeft een verandering in het gebruik van active modes een effect op de gezondheid? En speelt gezondheid daadwerkelijk een rol bij een mode shift naar active modes? Hierbij wordt wat betreft active modes onderscheid gemaakt tussen de reguliere fiets, de elektrische fiets en lopen. Voor dit onderzoek zal gebruik gemaakt worden van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN).

Kennislijn 2, Onderzoek

Mobiliteit van Nederlanders met een migratieachtergrond (MG1902)

Een groot deel van de bevolking van grootstedelijk Nederland bestaat uit niet-westerse personen van Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse origine. Ruim tien jaar geleden hebben het SCP en het KiM uitgebreid onderzoek verricht naar de uithuizigheid en het mobiliteitsgedrag van deze groepen. Een belangrijke uitkomst van het onderzoek was dat niet-westerse personen met een migratieachtergrond minder vaak onderweg zijn dan personen met een Nederlandse achtergrond en in ongeveer dezelfde tijd minder kilometers afleggen. Zij bleken ook beduidend minder vaak te fietsen en relatief vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het is de vraag of de patronen van uithuizigheid en mobiliteitsgedrag sinds 2005 zijn veranderd. Zijn de verschillen met stadsbewoners met een Nederlandse achtergrond door de jaren heen minder groot geworden of zijn de personen met een migratieachtergrond blijvend anders onderweg? Daarnaast is het de vraag of er verschillen in mobiliteitsgedrag zichtbaar zijn tussen niet-westerse personen met een migratieachtergrond van de eerste, tweede en derde generatie? En hoe reizen andere groepen die in Nederland woonachtig zijn, zoals Oost-Europeanen?

Kennislijn 2, Onderzoek

Potentie van veelbelovende ketens (MG1903)

In 2018 heeft het KiM een onderzoek verricht naar kenmerken en patronen van gecombineerd fiets-treingebruik. Er bestaan echter ook andere combinaties van vervoerwijzen die op bepaalde tijdstippen en locaties voor bepaalde doelgroepen veelbelovend kunnen zijn. Denk aan de combinatie van auto en (deel)fiets of de potentie van de leasefiets in combinaties van vervoerwijzen. Het KiM zal op basis van bestaande literatuur en databronnen (zoals het Onderzoek Onderweg in Nederland (ODIN) en het MPN) een inventarisatie maken van zogenoemde veelbelovende ketens en daarbij kijken naar kenmerkende tijdstippen, locaties, motieven en (potentiële) doelgroepen.

Kennislijn 2, Onderzoek

Omvang latente vraag fietsenstallingen en fietsen aan activiteitszijde (MG1904)

Het KiM heeft in 2018 onderzoek gedaan naar kenmerken en patronen van gecombineerd fiets-treingebruik. Uit het onderzoek blijkt dat het gecombineerde fiets-treingebruik de laatste jaren (sterk) is toegenomen. Hoewel er veel stallingscapaciteit is bijgebouwd, zijn de stallingen bij veel grote treinstations nog steeds (over)vol. Dit duidt op de aanwezigheid van een aanzienlijke latente vraag naar fietsenstallingen bij stations. Wat is de omvang van deze latente vraag? Wat zijn redenen dat deze potentiële reizigers nog geen gebruik maken van de combinatie fiets-trein? Uit het onderzoek kwam verder naar voren dat het

fietsgebruik aan de activiteitszijde van de treinreis een stuk lager ligt dan aan de woningzijde. Er bestaat dus mogelijk een latente vraag voor fietsen aan de activiteitszijde. Is dit daadwerkelijk zo? En als die latente vraag er inderdaad is, wat zijn dan mogelijkheden om die latente vraag te faciliteren? Uit het fiets-treinonderzoek bleek dat van de huidige fietsmogelijkheden aan de activiteitszijde – vouwfiets, een 2e fiets of deelfiets – alleen het opschalen van de deelfiets wenselijk is. Wat zijn de mogelijkheden hiervoor, en hoe kunnen marktpartijen hierop inspelen?

Kennislijn 2, Onderzoek

Kennisinventarisatie deelfietsgebruik (MG1905)

Op meerdere plekken in binnen- en buitenland vinden kleinschalige initiatieven op het gebied van deelfietsen plaats, met verschillende resultaten. Welke kennis hebben deze initiatieven opgeleverd? Het ontbreekt aan een integraal overzicht daarvan. Het KiM zal de resultaten van de bestaande onderzoeken bundelen, ordenen en vergelijken. Op basis van deze inventarisatie kan worden vastgesteld welke vragen nog onbeantwoord zijn en welke additioneel onderzoek vereisen. Een van de mogelijk nog openstaande vragen is of er een manier kan worden gevonden om het (mogelijke) effect van deelfietsen op stationsstallingen te monitoren.

Kennislijn 2, Onderzoek

Wie is de e-bikegebruiker? (MG1906)

Met de komst van de e-bike werd het mogelijk om met minder inspanning langere afstanden af te leggen op de fiets. Hiermee heeft de e-bike de potentie om veel (woon-werk)autoritten te vervangen. Immers, door de hogere snelheid en lagere inspanning stijgt het aantal te bereiken bestemmingen fors. Toch bleken tot 2017 voornamelijk ouderen geïnteresseerd te zijn en hiermee kreeg de e-bike het imago van een 'ouderenvoermiddel'. De verkoop van de e-bike zit de afgelopen jaren echter sterk in de lift met een stijging van 75% de afgelopen zeven jaar. Inmiddels is bijna een op de drie verkochte fietsen in Nederland een e-bike. Met deze ontwikkeling rijst ook de vraag of het imago van de e-bike als 'ouderenvoermiddel' nog wel klopt. Wie zijn de huidige e-bikegebruikers? Welke groepen gebruikers zijn het sterkst in opkomst en waarvoor gebruiken de verschillende gebruikers de e-bike? Daarnaast is het ook de vraag hoe de aanschaf van de e-bike het gehele reisgedrag beïnvloedt. Wordt de e-bike daadwerkelijk gebruikt als vervanger van de auto, of is het toch voornamelijk een vervanger voor de reguliere niet-elektrische fiets?

Kennislijn 2, Onderzoek

De voetganger in beeld (MG1907)

Waar de fietser naast de auto langzaam maar zeker steeds meer aandacht krijgt in onderzoek en beleid, is er voor de voetganger nog veel te winnen. Dit terwijl lopen vanuit zowel duurzaamheidsperspectief als gezondheidsperspectief een interessant alternatief is, en lopen een belangrijke manier van verplaatsen is. We lopen steeds verder en vaker in onze vrijetijd, zo concludeerden we in het Mobiliteitsbeeld 2017. Het is van belang meer inzicht te krijgen in de voetganger. Hoeveel ruimte hebben voetgangers nodig? Wat speelt er mee in de reisbeleving van de voetganger? Wat zijn obstakels die voetgangers ervaren? Hoeveel lopen voetgangers voor verschillende reismotieven? Het KiM zet de loopfeiten op een rij in een handzame brochure op dezelfde wijze als het KiM dat in 2018 voor fietsen gedaan heeft.

Kennislijn 2, Onderzoek

Kennisbijdrage Klimaatakkoord (DT1901)

Het KiM levert Kennis-aan-tafel gedurende en na afloop van de doorrekening van het ontwerp klimaatakkoord door het PBL en het CPB.

Kennislijn 3, Kennis-aan-tafel

Fiscale regelingen en duurzame mobiliteit (DT1902)

Het KiM levert Kennis-aan-tafel bij de eventuele herziening van fiscale regelingen, als uitvloeisel van het Klimaatakkoord.

Kennislijn 3, Kennis-aan-tafel

Mogelijkheden voor het stimuleren van de aanschaf van elektrische auto's (DT1903)

In dit project onderzoekt het KiM wat de mogelijkheden zijn voor het stimuleren van elektrische auto's. Welke factoren spelen een rol bij de aanschaf van een (elektrische) auto, wat zijn belemmeringen hierbij en welke beleidsopties bestaan er om het aanschafgedrag te beïnvloeden? Onderscheid zal waar relevant worden gemaakt tussen diverse doelgroepen, zoals verschillende generaties.

Kennislijn 3, Onderzoek

Energiesysteem en laadinfrastructuur (DT1904)

Het KiM neemt deel aan de begeleidingscommissie van een studie door TNO over het energiesysteem, de laadinfrastructuur en de relatie met het verkeerssysteem.

Kennislijn 3, Kennis-aan-tafel

Kennis- en innovatieagenda duurzame mobiliteit (DT1905)

Het KiM denkt mee bij de opzet, invulling en uitwerking van de kennis- en innovatieagenda duurzame mobiliteit.

Kennislijn 3, Kennis-aan-tafel

6 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
1 Werkateliërs verstedelijking/bereikbaarheid	BR1806	KaT
1 Mobiliteitstransities in de stad	BR1909	Onderzoek
1 Slimme netwerken	BR1910	KaT
5 Kennisbijdrage alternatieve bekostigingsmogelijkheden	MM1903	KaT
6 Afwegingskaders gebiedsprogramma's	EA1908	KaT

Toelichting

Werkateliërs verstedelijking/bereikbaarheid (BR1806)

Door het programma Duurzame Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam worden werkateliërs georganiseerd over de relatie tussen verstedelijking en bereikbaarheid. Het KiM zal hierbij kennisinbreng leveren.

Kennislijn 1, Kennis-aan-tafel

Mobiliteitstransities in de stad (BR1909)

In het kader van het programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam / Den Haag verkent het KiM in dit project de mogelijkheden tot mobiliteitstransities in de stad. In welk typen steden knelt de groei van de mobiliteit vooral? Wat zijn de effecten van stedelijke verdichting? Hoe kunnen transities worden gestimuleerd en wat kan de rol van de verschillende overheden daarbij zijn? Het KiM maakt in deze verkenning gebruik van ervaringen in het buitenland.

Kennislijn 1, Onderzoek

Slimme netwerken (BR1910)

Door het programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam / Den Haag worden sessies georganiseerd om de mogelijkheden te verkennen om de netwerken te 'verslimmen'. Het KiM zal hierbij kennisinbreng leveren.

Kennislijn 1, Kennis-aan-tafel

Kennisbijdrage alternatieve bekostigingsmogelijkheden (MM1903)

Om de stedelijke ontwikkeling de komende jaren zo goed mogelijk te adresseren verkent IenW (alternatieve) bekostigingsmogelijkheden van bijbehorende opgaves. De kennis over de (on)mogelijkheden van alternatieve bekostiging is versnipperd aanwezig en moet verder worden verdiept. Het KiM levert kennis-aan-tafel.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel

Afwegingskaders gebiedsprogramma's (EA1908)

In 2019 wordt een afweegkader voor bereikbaarheidsopgaven bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en bij de Metropoolregio Amsterdam (MRA) respectievelijk ingevuld en opgezet. Het KiM zal meedenken bij het opzetten en invullen van het afweegkader en bij het vaststellen van indicatoren.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

7 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Unit Strategie

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
1 Mobiliteitsbeeld	BR1901	Onderzoek
1 Kennisbijdrage Mobiliteitsagenda	BR1902	KaT
1 Verkenning kansrijke opties voor meer uitwisseling en samenhang tussen vervoersmodaliteiten	BR1903	Onderzoek
1 Kennisbijdrage Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse	BR1904	KaT
1 Kennisinbreng bij vormgeven Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	BR1421	KaT
2 Mobiliteit in stedelijk Nederland	MG1602	Onderzoek
2 De invloed van weer op mobiliteit	MG1701	Onderzoek
2 Trends in wonen en werken en de relatie met woon-werkverkeer	MG1706	Onderzoek
2 Verdieping ontwikkelingen in wonen en werken en de effecten op woon-werkverkeer	MG1913	Onderzoek
2 Woonvoorkeuren in relatie tot mobiliteit	MG1710	Onderzoek
2 Keuzegedrag bij reizen naar het buitenland	MG1807	Onderzoek
2 In kaart brengen onderzoek naar mobiliteitsarmoede in Nederland	MG1909	Onderzoek
2 Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties	MG1910	Onderzoek
4 Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	Onderzoek
4 Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODiN	DM1719	Onderzoek
5 Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds	MM1810	KaT
6 Voorbereiding actualisatie reistijd- en betrouwbaarheidswaardering	EA1701	Onderzoek
6 Actualisatie reistijd- en betrouwbaarheidswaardering	EA1903	Onderzoek
6 Impuls kostenkengetallen goederenvervoer	EA1802	Onderzoek
6 Hoofdonderzoek bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer	EA1902	Onderzoek
6 Overzicht externe- en infrastructuurkosten van mobiliteit	EA1901	Onderzoek
6 Kennisbijdrage doorontwikkeling MKBA methodiek	EA1909	Onderzoek
7 Ondersteuning IenW-project Integratie en governance modellen	DM1106	KaT

Toelichting

Mobiliteitsbeeld (BR1901)

Het doel van het jaarlijkse Mobiliteitsbeeld is om beleidsmakers, onderzoekers, politici en organisaties werkzaam in het veld van verkeer en vervoer van objectieve (achtergrond)informatie over mobiliteit te voorzien. De publicatie geeft een overzicht van de stand van zaken van de mobiliteit, de bereikbaarheid en de positieve en negatieve gevolgen van mobiliteit in Nederland. Het Mobiliteitsbeeld kan worden gebruikt voor de beleidsvorming en kan tevens input leveren voor het maatschappelijk debat over mobiliteit en bereikbaarheid. In 2018 heeft het KiM de publicatie ‘Kerncijfers Mobiliteit 2018’ uitgebracht. Deze publicatie was compacter dan het Mobiliteitsbeeld in voorgaande jaren. In 2019 verschijnt weer een volledig Mobiliteitsbeeld, met niet alleen een overzicht van actuele cijfers en van verwachte ontwikkelingen op de middellange termijn, maar ook met verklaringen van deze ontwikkelingen.

Kennislijn 1, Onderzoek

Ook betrokken: DGMO directie Wegen en Verkeersveiligheid en directie Openbaar vervoer en Spoor en DGLM directie Maritieme Zaken en directie Luchtvaart

Kennisbijdrage Mobiliteitsagenda (BR1902)

Het KiM levert Kennis-aan-tafel voor de Mobiliteitsagenda die wordt voorbereid. Het KiM denkt onder andere mee over de indicatoren die passen bij de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid die in de Mobiliteitsagenda worden opgenomen.

Kennislijn 1, Kennis-aan-tafel

Verkenning kansrijke opties voor meer uitwisseling en samenhang tussen vervoersmodaliteiten (BR1903)

In de publicatie ‘De contouren van een meer geïntegreerd vervoersysteem’ heeft het KiM onder meer een eerste schets gemaakt van mogelijkheden voor meer uitwisseling tussen modaliteiten. De mogelijkheden hangen onder andere af van de ruimte die in de verschillende deelsystemen, zoals het treinsysteem, nog bestaat om meer vervoer te verwerken. In dit project brengt het KiM in kaart:

- waar in de verschillende deelsystemen (weg, openbaar vervoer etc) nog ruimte (capaciteit) is voor uitwisseling, en tegen welke kosten die ruimte eventueel uit te breiden is;
- in welke segmenten van de vervoersmarkt meer samenhang en uitwisseling kansrijk is;
- met welke beleidsinstrumenten die uitwisseling kan worden gestimuleerd en wat de effecten zijn van deze potentiële beleidsinstrumenten.

Kennislijn 1, in samenwerking met kennislijn 2, Onderzoek

Kennisbijdrage Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (BR1904)

Het KiM levert Kennis-aan-tafel ten behoeve van een nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse.

Kennislijn 1, in samenwerking met kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Kennisinbreng bij vormgeven Nationale Omgevingsvisie (NOVI) (BR1421)

Het KiM levert kennisbijdragen voor de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Deze bijdragen betreffen zowel de NOVI zelf, als de ex-ante evaluatie van de NOVI (gezamenlijk met het PBL) en de monitoring van de NOVI (ook samen met het PBL).

Kennislijn 1, Kennis-aan-tafel

Mobiliteit in stedelijk Nederland (MG1602)

Uit een aantal recente onderzoeken blijkt dat de verschillen in mobiliteit tussen stedelijke en niet-stedelijke gebieden steeds groter aan het worden zijn. In stedelijke gebieden zit de fiets in de lift en lijkt het auto-gebruik op retour. Op het platteland lijkt zich een tegenovergestelde ontwikkeling voor te doen. Op basis van analyses met OViN-data en sociaal-demografische en ruimtelijke data blijkt dat het gebruik van vervoerswijzen in stedelijke gebieden voor een groot deel wordt bepaald door de sociaal-demografische samenstelling van de bevolking (zie Mobiliteitsbeeld 2015). Er zijn aanwijzingen dat die sociaal-demografische verschillen groter aan het worden zijn (jong versus oud, hoog versus laag opgeleid, hogere

versus lagere inkomens) door verschuivingen, enerzijds binnen het stedelijk gebied (bijvoorbeeld kern versus rand) en anderzijds tussen het stedelijk gebied en het platteland (groei en krimp). De vraag is in welke mate die verschuivingen zich door de tijd hebben voorgedaan, en wat dat voor gevolgen heeft gehad voor de ontwikkeling op het gebied van mobiliteit, zowel in het stedelijk gebied als op het platteland. Dit kan worden geanalyseerd met een door het KiM ontwikkelde verklaringsmethodiek, die is toegepast voor het Mobiliteitsbeeld 2015. De informatie levert inzicht in divergerende mobiliteitspatronen van stedelingen onderling en van stedelingen en bewoners van meer rurale gebieden.

Kennislijn 2, Onderzoek

De invloed van weer op mobiliteit (MG1701)

Hoe groot is de invloed van het weer op onze dagelijkse mobiliteit? Laten we de fiets vaker staan als het regent? Blijven we eerder thuis als de temperatuur daalt tot waarden onder nul en gebruiken we bij voorkeur de auto als de dagen in de winter korter worden? En hoe beïnvloedt het weer het gebruik van het OV? Is er een relatie met het reismotief? De invloed van het weer op mobiliteit is door het KiM in beeld gebracht ten behoeve van de trendanalyses in het Mobiliteitsbeeld 2015 en 2016. Daarbij is met name gekeken naar de jaar-op-jaarfluctuaties in aantallen uren zonneshij, temperatuur en neerslag op de uithuizigheid en de vervoerswijzekeuze. Hoewel dit eerste inzicht heeft opgeleverd, weten we nog weinig over de invloed van het weer op de mobiliteit en op het fietsgebruik in het bijzonder. In de eerste fase van dit project zal het KiM antwoorden zoeken op deze vragen door bestaande inzichten uit de literatuur te bundelen. Als deze vragen uit de literatuur onvoldoende beantwoord kunnen worden, zal het KiM in een tweede, verdiepende fase deze antwoorden proberen te verkrijgen door analyses te verrichten op bestaande mobiliteitsgegevens (OVIN en MPN) die zijn verrijkt met weersgegevens van het KNMI.

Kennislijn 2, Onderzoek

Trends in wonen en werken en de relatie met woon-werkverkeer (MG1706)

Trends in de arbeidsmarkt zoals toenemende flexibilisering en steeds meer hoger opgeleiden op de arbeidsmarkt, en in de woningmarkt, zoals de toenemende trek naar de stad, kunnen van invloed zijn op woon-werkverkeer. Deze trends kunnen bijvoorbeeld invloed hebben op de woonlocatie- of werklocatiekeuze, of op het verplaatsingsgedrag van werkenden. In deze studie wordt middels een brede verkenning in kaart gebracht welke ontwikkelingen er spelen in het wonen en werken, en wat de mogelijke effecten (kunnen) zijn op woon-werkverkeer. Dit doet het KiM op basis van een literatuurstudie, beschrijvende statistieken en expert gesprekken. Op basis van de verkenning worden een aantal interessante aspecten voor vervolgonderzoek benoemd.

Kennislijn 2, Onderzoek

Verdieping ontwikkelingen in wonen en werken en de effecten op woon-werkverkeer (MG1913)

Uit de verkennende studie rond trends in wonen en werken en de relatie met woon-werkverkeer (MG1706) komen verschillende kennishiaten naar voren die interessant zijn voor verdieping. Vervolgonderzoek kan zich richten op: 1) Beter begrip van recente ontwikkelingen in woon-werkverkeer, 2) De effecten van verschillende soorten flexibilisering (tijdelijke contracten, uitzendkrachten en ZZP-ers); 3) Tijd- en plaatsonafhankelijk werken en de effecten voor de woon- en werklocatiekeuze; 4) Het woon-werkverplaatsingsgedrag van westerse en niet-westerse arbeidsmigranten; 5) De consequentie van de keuze voor grote deeltijdbanen in plaats van fulltime werken; 6) Cohortveranderingen in woon-werkverplaatsingsgedrag; 7) Langer doorwerken en woon-werkconsequenties; 8) Effecten van verdergaande verstedelijking en woningmarktkrapte op werkbereikbaarheid. Op basis van het eindrapport van de verkennende studie (MG1706) zal in samenspraak met DGMO worden bepaald welke van deze aspecten door het KiM nader zullen worden onderzocht.

Kennislijn 2, Onderzoek

Woonvoorkeuren in relatie tot mobiliteit (MG1710)

In samenwerking met het PBL werkt het KiM aan een studie over de woonvoorkeuren van de werkende Nederlanders. Het accent binnen dit onderzoek ligt op de aspecten met een duidelijke link met mobiliteit, zoals de nabijheid van station of snelweg, de reistijd naar het werk, meest geliefde vervoermiddel voor

het woon-werkverkeer en de nabijheid van voorzieningen. De informatie wordt verzameld middels een vragenlijst en een keuze-experiment onder panelleden van het MPN. De resultaten moeten een beter begrip opleveren van het verhuisgedrag van de Nederlanders en de mismatch tussen wonen en werken.
Kennislijn 2, Onderzoek

Keuzegegedrag bij reizen naar het buitenland (MG1807)

Nederlanders maken jaarlijks vele reizen naar het buitenland. Hierbij maken ze diverse keuzes, namelijk om op reis te gaan, maar ook over de bestemming en het vervoermiddel dat ze gaan gebruiken. Het doel van het project is het geven van inzicht in de keuzes die mensen maken bij reizen naar het buitenland en hun beweegredenen die hieraan ten grondslag liggen. Ook kijken we voor een specifieke casus, namelijk meer duurzame keuzes rond vlieggedrag, of en hoe mensen te bewegen zijn om andere keuzes te maken. We richten ons op de recreatieve reiziger, dus een reiziger die op vakantie gaat of vrienden of familie bezoekt. De zakelijke reiziger valt buiten de scope van dit onderzoek. In het onderzoek bekijken we ook in hoeverre het keuzegegedrag samenhangt met het dagelijkse gebruik van vervoermiddelen zoals de auto, het ov en de fiets.

Kennislijn 2, Onderzoek

In kaart brengen onderzoek naar mobiliteitsarmoede in Nederland (MG1909)

In 2018 heeft het KiM een eerste verkennende studie uitgevoerd naar mobiliteitsarmoede. Daarin is verkend wat we onder mobiliteitsarmoede kunnen verstaan en is een conceptueel model uitgewerkt. Verschillende organisaties in Nederland doen op dit moment onderzoek naar verschillende aspecten rondom mobiliteitsarmoede. Alvorens te starten met vervolgonderzoek wordt eerst verkend welke kennisvragen al worden oppakt en waar eventueel samenwerking mogelijk is. Na deze stap wordt in samenspraak met DGMO gekeken welke voor IenW relevante kennisvragen ten aanzien van mobiliteitsarmoede resteren en door het KiM zullen worden opgepakt.

Kennislijn 2, Onderzoek

Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties (MG1910)

In veel opzichten zijn er verschillen tussen de verschillende generaties. Geldt dit ook voor de manier waarop zij de auto, de fiets en het openbaar vervoer gebruiken en deze ervaren? En wat betekent dit voor beleid? Jongeren (generatie Y en Z) lijken een grotere hekel te hebben aan files dan ouderen en begrijpen niet waarom iemand daar vrijwillig in zou gaan staan. Ze laten zich bij de keuze van een werkgever (wellicht) mede leiden door de mate waarin de werkgever bereikbaar is. Zijn ze daardoor misschien makkelijker te verleiden om meer het openbaar vervoer en de fiets te gebruiken. Ouderen blijven steeds langer gezond en er bestaan allerlei betaalbare hulpmiddelen waarmee ze zich zelfstandig in de openbare buitenruimte kunnen verplaatsen. Hoe werken deze ontwikkelingen door in de mobiliteit? Tot welke leeftijd blijven ouderen bijvoorbeeld autorijden? En op welke tijdstippen rijden de ouderen? Zijn ze te vinden in de avondspits? En zo ja, zijn ze te verleiden tot het rijden op andere tijden? En in welke mate speelt duurzaamheid een rol bij mobiliteitskeuzes?

Kennislijn 2, Onderzoek

Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie (DM1720)

In het verkeers- en vervoersbeleid krijgt het gedrag van specifieke groepen in de samenleving in toenemende mate aandacht. Daarmee bestaat er een toenemende behoefte aan inzicht in de effecten van veranderingen in de omstandigheden van personen en groepen op de mobiliteit (veranderingen in gezinssamenstelling, verhuizen, enzovoort). In 2012 is het KiM gestart met een longitudinaal mobiliteitsonderzoek, het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) dat gericht is op het verkrijgen van dit type inzichten. In het najaar van 2018 heeft de zesde meting plaatsgevonden. In het najaar van 2019 wordt de zevende meting uitgevoerd. Het bijbehorende instrumentarium voor de data-inwinning is in 2018 vernieuwd. MPN data komen daardoor sneller beschikbaar en tevens is het MPN eenvoudiger voor aanvullende data-inwinning in te zetten.

Data uit het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) zijn/worden in verschillende KiM-projecten gebruikt. Bijvoorbeeld Trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit, Belang van gezondheid bij mode shift naar active modes (MG1702), Mobility as a Service – gebruiker (MG1705) en het Mobiliteitsbeeld (BR1901). Ook externe partijen in binnen- en buitenland maken voor onderzoeksdoeleinden veelvuldig van de MPN-data gebruik. De data zijn als open data beschikbaar gesteld via Survey Data Nederland. Onder strikte voorwaarden kunnen externe partijen in samenspraak met het KiM via het mpn ook aanvullende data inwinnen.

Dit project betreft alle activiteiten ten behoeve van het MPN vanaf het opstellen van de vragenlijsten tot het beschikbaar stellen van data aan derden. Het betreft onder andere: aanpassen en testen van vragenlijsten en dagboekje, begeleiding veldwerk, opstellen onderzoeksverantwoording, uitvoeren datacontrole, -correctie en -aanvulling en de communicatie over de mogelijkheden en resultaten van het MPN.
Kennislijn 4, Onderzoek

Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODIN (DM1719)

Voor de periode 2018-2020 hebben IenW en het CBS afspraken gemaakt over de continuering van het mobiliteitsonderzoek Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) onder de nieuwe naam Onderweg in Nederland (ODIN). Ook hebben de betrokken partijen afgesproken dat gedurende diezelfde periode verdere innovaties worden verkend om waar mogelijk tijdens de looptijd op een efficiëntere wijze te voorzien in de door het ODIN gedekte informatiebehoefte. Het KiM draagt met een rol in de begeleidingsgroep actief bij aan de voortgang van het reguliere onderzoek en levert daarnaast een actieve bijdrage aan enkele van de innovatietrajecten. In 2019 ligt de nadruk daarbij op de ontwikkeling van een statistische methodiek die uit (OVG) MON-OVIN-ODIN-steekproefgegevens betrouwbare trendschattingen kan afleiden voor de meest gangbare mobiliteitsgegevens, het verkennen van verdergaande mogelijkheden in het gebruik van Big-data bronnen (o.a. gebruik van ov-chipkaart gegevens), en een voortzetting van de verkenning van de mogelijkheid tot inwinning van verplaatsingsgegevens via smartphones. Resultaten uit dit project kunnen mogelijk gebruikt worden in de projecten DM1711 en DM1721 (zie Hoofdstuk 12) en omgekeerd.
Kennislijn 4, Onderzoek

Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds (MM1810)

Het doel van het instellen van het Mobiliteitsfonds is het mogelijk maken, binnen de scope en systematiek van het begrotingsfonds, van een zo breed en zo integraal mogelijke afweging tussen opgaven en oplossingen op het terrein van mobiliteit. Oplossingen kunnen de vorm hebben van individuele projecten, complete programma's of beleidsmaatregelen. DGMO-US heeft aan het KiM gevraagd mee te denken over de wijze waarop integraal afwegen van opgaven en van middelen uit het Mobiliteitsfonds vormgegeven kan worden en over evaluatiemethoden (o.a. MKBA, beleidseffectiviteitsmeting). In vervolg op een notitie met discussiepunten en aangrijpingspunten om op door te bouwen participeert KiM in de werkgroep die kijkt naar de afwegingskaders in het Mobiliteitsfonds. We kijken daarbij naar de logica van methodiek en proces van afwegen van opgaven en oplossingen, en redeneren niet vanuit de randvoorwaarden van begrotingsregels en financiële verslaggeving noch vanuit politieke overwegingen. Daarnaast neemt KiM deel aan de klankbordgroep Mobiliteitsfonds om vanuit het perspectief van kennis een bijdrage aan reflectie te leveren.
Kennislijn 5, in samenwerking met kennislijn 1, Kennis-aan-tafel

Vorbereiding actualisatie reistijd- en betrouwbaarheidswaardering (EA1701)

Omvangrijke batenposten in de MKBA's van mobiliteitsprojecten zijn de reistijd- en betrouwbaarheidswinsten. Om deze goed te kunnen meten is het noodzakelijk om gebruik te maken van actuele waarderingskengetallen. Er kunnen zich bijvoorbeeld ontwikkelingen voordoen in de voorkeuren van reizigers. Ook zijn nog niet van alle modaliteiten (bijvoorbeeld fietsen) waarderingscijfers beschikbaar. Daarnaast kan een lopende inventarisatie naar de waardering van comfort ook consequenties hebben voor de waardering van reistijd. Na een eerste verkenning is gebleken dat een aantal onderwerpen verdere uitwerking behoeven voor gestart kan worden met een nieuwe meting. Deze verkenning wordt begin 2019 afgerond. In 2019 zal worden gestart met de uitvoering van de actualisatie (EA1903).
Kennislijn 6, Onderzoek

Actualisatie reistijd- en betrouwbaarheidswaardering (EA1903)

Deze waarderingskengetallen voor reistijd- en betrouwbaarheidswinsten worden periodiek ge-update middels een groot praktijkonderzoek onder reizigers, vervoerders en verladers. Ter voorbereiding op het nieuwe praktijkonderzoek voert het KiM een verkenning uit (EA1701). In 2019 wordt gestart met het actualisatieonderzoek zelf, dat we opsplitsen in een basisonderzoek en verschillende research specials. In het basisonderzoek komen diverse aspecten aan bod die ook in het vorige onderzoek meegenomen zijn, bijvoorbeeld dezelfde modaliteiten en motieven. Daarnaast nemen we ook een aantal nieuwe aspecten mee. We zullen bijvoorbeeld voor het eerst waarderingscijfers bepalen voor lopen en fietsen. Met de specials besteden we onder andere aandacht aan een waarderingscijfer voor comfort en de methodiek voor het jaarlijks ophogen van de waarderingscijfers. Het basisonderzoek en de research specials leveren samen de nieuwe kengetallen die toegepast kunnen worden in MKBA's van mobiliteitsprojecten in Nederland voor alle modaliteiten in het personen- en goederenvervoer en voor andere toepassingen die gebruikmaken van reistijd- en betrouwbaarheidswinsten.

Kennislijn 6, Onderzoek

Impuls kostenkengetallen goederenvervoer (EA1802)

Gebleden is dat er geen actuele kostengegevens van vervoersmodaliteiten beschikbaar zijn (uitgesplitst naar kostencategorie). Laat staan dat kostengegevens van buitenlandse vervoerders hierbij betrokken worden om een internationale vergelijking te maken. Deze informatie wordt in toenemende mate gevraagd door beleid, ook om effecten van beleidsmaatregelen door te rekenen, en is noodzakelijk voor de update van de reistijdwaardering. Weliswaar zijn er op deelterreinen lopende activiteiten en voorgenomen projecten, maar de impuls ontbreekt om hier een gecoördineerd en integraal geheel van te maken. Dit project bestaat uit het geven van die impuls, te bekijken welke vervolgacties nodig zijn en deze vervolgens te (laten) opstarten. Een van de vervolgacties is het hoofdonderzoek bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer (EA1902).

Kennislijn 6, Onderzoek

Hoofdonderzoek bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer (EA1902)

Uit het begin 2019 op te leveren verkennende onderzoek (EA1802) blijkt dat een recent en compleet overzicht van cijfers over kosten en tarieven van het goederenvervoer ontbreekt. Een in de verkenning voorgestelde vervolgactie is het opzetten van dataverzameling voor een nieuw, recent basisjaar voor kosten en tarieven van diverse goederenvervoermodaliteiten. Dit hoofdonderzoek zal in die behoefte voorzien.

Kennislijn 6, Onderzoek

Overzicht externe- en infrastructuurkosten van mobiliteit (EA1901)

Dit betreft een update van het in opdracht van KiM uitgevoerde onderzoek "Externe en infrastructuurkosten van verkeer" (CE Delft & VU, 2014). Het doel is om een actueel inzicht in externe- en infrastructuurkosten voor alle modaliteiten te maken.

Kennislijn 6, Onderzoek

Kennisbijdrage doorontwikkeling MKBA methodiek (EA1909)

Het KiM reserveert op vraag van Unit Strategie tijd voor het beantwoorden van vragen over de MKBA methodiek en voor het uitwerken van eventuele stappen in het verder ontwikkelen van de methodologie.

Kennislijn 6, Onderzoek

Ondersteuning IenW-project Integratie en governance modellen (DM1106)

In het IenW-project Integratie en governance modellen wordt vormgegeven aan een verbeterde sturing op modelontwikkeling rond mobiliteit en bereikbaarheid. Centraal staat de structurering van relevante informatiebehoefte voor diverse beleidsprocessen, de daaraan gekoppelde behoefte aan modelinstrumenten, alsmede de ontwikkeling van een verbeterde governance rond de ontwikkeling en toepassing van deze instrumenten. In 2019 en 2020 ligt de focus op de verbetering van het modelinstrumentarium rond goederenvervoer en de actualisering van het LMS/NRM, ter voorbereiding van de toepassing in de

volgende NMCA. Het KiM levert een bijdrage aan de stuurgroep van het project en levert kennisbijdragen aan diverse, veelal door RWS WVL getrokken, modelontwikkelings- en modelverbeteracties. Het KiM participeert ook in de Strategiegroep Modellen. Naast voorbereiding van de stuurgroep staat in deze groep de afstemming van de diverse modelontwikkelpjecten en de afstemming met de informatie-behoefte van de beleidsdirecties (DGMO en DGLM) centraal.

Kennislijn 7, Kennis-aan-tafel

8 Directoraat-Generaal Mobiliteit – Unit Innovatie in Mobiliteit

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
1 Monitoring transitie naar een toekomst met meer autonoom vervoer	BR1805	Onderzoek
1 Van start-up naar scale-up	BR1905	Onderzoek
2 De gebruiker van Mobility-as-a-Service (MaaS)	MG1705	Onderzoek
2 Impact van de digitale kloof op mobiliteit	MG1901	Onderzoek
4 Verkennen mogelijkheden open data	DM1901	KaT

Toelichting

Monitoring transitie naar een toekomst met meer autonoom vervoer (BR1805)

Zelfrijdende vervoermiddelen, in diverse stadia van de ontwikkeling naar full automation, zijn in de verkeers- en vervoerswereld het gesprek van de dag. Het KiM heeft in 2015, met de ontwikkeling van vier scenario's, een eerste verkenning opgesteld over de maatschappelijke implicaties van de zelfrijdende auto. Begin 2017 heeft het KiM transitiepaden naar mogelijke toekomst met zelfrijdende auto's gepresenteerd. Ook heeft het KiM in 2017 een rapport uitgebracht over de potenties van drones voor het vervoer van goederen en personen. Naast ontwikkelingen op het gebied van zelfrijdende auto's is er ook het nodige gaande ten aanzien van smart shipping en smart rail. Over hoe snel de transitie naar een zelfrijdende toekomst zal gaan, is veel discussie. Dit roept de vraag op welke ontwikkelingen (technisch, maatschappelijk) bepalend zijn voor deze transitie en welke indicatoren kunnen worden gedefinieerd om die ontwikkelingen te monitoren, zodat de overheid hierop tijdig kan inspelen. Deze vraag staat centraal in dit onderzoek.

Kennislijn 1, Onderzoek

Ook betrokken: DGMO directie Wegen en Verkeersveiligheid en DGLM directie Luchtvaart en directie Maritieme Zaken

Van start-up naar scale-up (BR1905)

Er zijn vele start-ups in de mobiliteitswereld. Zij komen regelmatig met slimme innovaties gericht op duurzame bereikbaarheid. Het opschalen van deze innovaties (via deze start-ups of met behulp van bestaande ondernemingen) blijkt lastig te zijn, waardoor echte doorbraken vaak uitblijven. Dit heeft waarschijnlijk onder andere te maken met het gebrek aan bereidheid om daadwerkelijk kennis te delen, met het niet effectief werken van het bestaande subsidie-instrumentarium en met obstakels bij het verdelen van risico's. De vraag is hoe condities gecreëerd kunnen worden waarbij wel gezamenlijk risico's worden gedragen en gezamenlijk wordt geïnvesteerd. Het KiM zal de literatuur op dit terrein verkennen en mogelijke modellen schetsen om dit vorm te geven.

Kennislijn 1, Onderzoek

De gebruiker van Mobility-as-a-Service (MaaS) (MG1705)

In 2018 deed het KiM uitgebreid onderzoek naar verschillende facetten van Mobility-as-a-Service. Via focusgroepen, een literatuurstudie en een vragenlijst binnen het Mobiliteitspanel Nederland hebben we zicht gekregen op het concept, de voorwaarden voor succes en het profiel van de initiële gebruikers. De resultaten zijn geland in meerdere publicaties. In 2019 wordt dit onderzoeksprogramma voortgezet. Daarbij kijken we naar het model shift potentieel op basis van kansrijke ritten en voeren we een stakeholderanalyse uit, onder beleidsmakers, onderzoekers, aanbieders van MaaS en consultants. Een aanvullend onderzoek naar het totale marktpotentieel en de toegevoegde waarde van bundels binnen MaaS behoort ook tot de mogelijkheden. Ook participeert het KiM in de kennis- en leeromgeving die rond MaaS wordt ingericht.

Kennislijn 2, Onderzoek

Impact van de digitale kloof op mobiliteit (MG1901)

Er wordt veel over digitale oplossingen gesproken, die reizen voor veel mensen makkelijker zouden kunnen maken. Dit gebeurt onder andere bij MaaS. In bijna alle gevallen wordt MaaS via een app op een tablet of een smartphone aangeboden. Om dit soort apps te kunnen gebruiken is het cruciaal dat mensen digitaal vaardig zijn en voldoende goed kunnen lezen. Recente cijfers van Pharos en de Algemene Rekenkamer laten zien dat er één miljoen 'digibeten' en 2.5 miljoen 'laaggeletterden' in Nederland zijn. In 2018 gaf 6% van de Nederlanders van 12 jaar en ouder aan nog nooit internet te hebben gebruikt. Hoe gaan deze mensen om met reizen in een sterk digitaliserende maatschappij? Speelt ook bij reizen en mobiliteit zoets als een toenemende digitale kloof? Om dit te kunnen onderzoeken gebruikt het KiM een webvragenlijst in simpel taalgebruik, maar zet ook andere methoden in om met deze doelgroep in contact te kunnen, zoals focusgroepen, interviews, en telefonische enquêtes. Waar mogelijk gebruiken we de ervaring van anderen, zoals het SCP en het RIVM, met het bereiken van deze groepen.

Kennislijn 2, Onderzoek

Verkennen mogelijkheden open data (DM1901)

Het KiM verkent samen met de Unit innovatie in Mobiliteit hoe om te gaan met open data bijvoorbeeld in relatie tot bedrijfsgevoelige informatie. Wat kan op dat vlak geleerd worden uit bijvoorbeeld de MaaS pilots en platforms rondom platooning en drones?

Kennislijn 4, Kennis-aan-tafel

9 Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken – Directie Luchtvaart

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
1 Kennisbijdrage aan de voorbereiding van de Luchtvaartnota	BR1813	KaT/ Onderzoek
4 Factsheet luchtvaartgegevens	E928	Onderzoek
5 Economisch belang luchtvracht	MM1809	KaT
6 Kostenvergelijking infra- en externe kosten voor een reis per vliegtuig, trein, auto of bus	EA1813	Onderzoek
6 Luchtvaart waarderingskengetallen MKBA	EA1904	KaT
6 Monitoring luchtvaart	EA1705	KaT
7 Begeleiding Aeolus	B1014	KaT

Toelichting

Kennisbijdrage aan de voorbereiding van de Luchtvaartnota (BR1813)

Het KiM heeft in 2018 een bijdrage geleverd aan de kennisbasis voor de luchtvaartnota, in de vorm van de publicatie 'Luchtvaartfeiten'. In 2019 zal door het KiM kennis geleverd worden ten behoeve van de luchtvaartnota zelf. Mogelijke onderwerpen zijn:

- de effecten van beleidsscenario's (in het kader van de PlanMER) op overheidsdoelstellingen,
- gedragsbeïnvloeding en duurzaamheid,
- de afstemming tussen wonen en vliegen,
- sociale aspecten, zoals concurrentie op arbeidsvoorwaarden tussen luchtvaartmaatschappijen,
- business cases van luchtvaartmaatschappijen, in relatie tot selectiviteitsbeleid,
- optimale netwerkqualiteit en de optimale omvang van Schiphol,
- klimaatbeleid in de luchtvaart.

Begin 2019 zal in overleg met de directie Luchtvaart worden bepaald op welke thema's het KiM kennis zal leveren en in welke vorm (Kennis-aan-tafel en/of onderzoeksprojecten).

Kennislijn 1, in samenwerking met kennislijnen 5 en 6. Kennis-aan-tafel/Onderzoek

Factsheet luchtvaartgegevens (E928)

De Factsheet luchtvaartgegevens geeft een jaarlijks overzicht van de ontwikkeling van de verkeers- en vervoerscijfers op Schiphol en andere (concurrerende) luchthavens. Het gaat daarbij om Nederlandse regionale luchthavens, de grote Europese hubs (inclusief Istanbul) en om een aantal Belgische en Duitse luchthavens die ook een deel van de Nederlandse thuismarkt bedienen. Ter referentie wordt ook de ontwikkeling van de wereldwijde luchtvaartindustrie geschetst.

Kennislijn 4, Onderzoek

Economisch belang luchtvracht (MM1809)

In aanvulling op een eerdere studie naar het economisch belang van luchtvaart (van passagiers) wordt momenteel ook een raming gemaakt van het economisch belang van luchtvracht. KiM levert begeleiding bij de specificatie van de terms of reference en bij de uitvoering van uitbesteed onderzoek.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel

Kostenvergelijking infra- en externe kosten voor een reis per vliegtuig, trein, auto of bus (EA1813)

Het doel van dit onderzoek is het geven van inzicht in de infrastructuurkosten, externe kosten, belastingen, heffingen en subsidies van een aantal voorbeeldreizen waarvoor zowel het vliegtuig als de trein een alternatief zijn. Waar mogelijk wordt de koppeling gemaakt met de opbouw van de ticketprijzen. Het resultaat is een overzicht van de huidige externe en infrakostenstructuur en een kwantificering van kostensoorten. Hiermee kan beleid om wel of niet in te zetten op alternatieven voor vliegen worden beargumenteerd. Het resultaat van dit project is hierbij een bouwsteen.

Kennislijn 6, Onderzoek

Ook betrokken: DGMo directie Openbaar Vervoer en Spoor

Luchtvaart waarderingskengetallen MKBA (EA1904)

Bij de recentelijk uitgevoerde MKBA's op het terrein van luchtvaart en luchthavens vallen verschillen in aannames van waarderingskengetallen op. Het KiM stelt een notitie op met een voorstel voor het meer consistent maken van de gehanteerde waarderingskengetallen.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Monitoring luchtvaart (EA1705)

In vervolg op de resultaten uit de beleidsdoorlichting van Artikel 17 Luchtvaart denkt het KiM met directie Luchtvaart mee over hoe het luchtvaartbeleid op een meer structurele manier te monitoren. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de wijze waarop doelstellingen SMART geformuleerd en meetbaar gemaakt kunnen worden. Andere sectoren kunnen hierbij mogelijk als voorbeeld dienen. In 2018 heeft het KiM een notitie opgesteld met verschillende opties. Zodra in 2019 meer bekend is over de invulling van de Luchthavennota zal de notitie verder worden toegespitst.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Begeleiding Aeolus (B1014)

KiM denkt mee met beheer en doorontwikkeling van het model Aeolus en de toepassing ervan in nieuwe luchtvaartprognoses.

Kennislijn 7, Kennis-aan-tafel

10 Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken – Directie Maritieme Zaken

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
1 Impact van trends en ontwikkelingen op de zeescheepvaart	BR1912	Onderzoek
1 Kennisbijdrage (actie)agenda goederenvervoer	BR1516	KaT
1 Potentie van modal shift van weg naar binnenvaart	BR1803	KaT
3 Transitie zeehavens	DT1801	Onderzoek
4 In-, uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	KaT
5 Kennisbijdrage Havennota	MM1812	KaT/ Onderzoek
5 De maatschappelijke waarde van (zee)havens en goederenknooppunten in Nederland	MM1901	Onderzoek
5 Toekomstvisie kleine droge ladingvaart, een kennisinventarisatie	MM1801	KaT
5 Ontwikkelingen buisleidingen	MM1802	KaT
5 Strategische verkenning maritieme cluster	MM1803	KaT
6 Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem	EA1614	KaT

Toelichting

Impact van trends en ontwikkelingen op de zeescheepvaart (BR1912)

In dit project wordt verkend welke trends en ontwikkelingen op de zeescheepvaart afkomen en wat hun potentiële impact is. Het project sluit aan op het project 'Transities zeehavens' over de invloed van trends en ontwikkelingen op de zeehavens (DT1801). Naast het beschrijven van trends en ontwikkelingen wordt verkend welke kansen en bedreigen er zijn voor Nederland, en welke beleidsopties er zijn om hier op in te spelen.

Kennislijn 1, Onderzoek

Kennisbijdrage (actie)agenda goederenvervoer (BR1516)

Het KiM levert in de vorm van Kennis-aan-tafel bijdragen aan de (actie)agenda goederenvervoer die in ontwikkeling is.

Kennislijn 1, Kennis-aan-tafel

Potentie van modal shift van weg naar binnenvaart (BR1803)

In het verleden zijn door het KiM meerdere studies gedaan naar de mogelijkheden van modal shift van weg naar binnenvaart (en ook naar rail). Vanwege de actualiteit van het onderwerp zal het KiM op basis van eerdere studies de mechanismen achter modal shift en de effecten van mogelijke beleidsinstrumenten op een rij zetten. Ook zal worden bekeken in hoeverre er (ook) sprake is van een omgekeerde modal shift.
Kennislijn 1, Kennis-aan-tafel

Transities zeehavens (DT1801)

Op de Nederlandse zeehavens komen tal van economische, geopolitieke en technologische veranderingen af. Een belangrijke verandering is de energietransitie, ingegeven door onder meer het Klimaatakkoord van Parijs. Daarnaast zijn digitalisering, intelligente transportsystemen, de Nieuwe Zijderoute, 3D-printen, re- en nearshoring en de verschuiving van het economisch zwaartepunt naar Midden- en Oost-Europa van belang voor de toekomstige rol en positie van de Nederlandse zeehavens. In dit project wordt onderzocht welke trends en ontwikkelingen op Nederlandse zeehavens afkomen en wat hun potentiële impact is, dat wil zeggen: de kans dat ze optreden maal de grootte van het effect. Verder wordt onderzocht hoe buitenlandse overheden in hun zeehavenbeleid anticiperen op deze trends en ontwikkelingen.

Kennislijn 3, in samenwerking met kennislijn 1, Onderzoek

In-, uit- en doorvoerstatistiek (DM1717)

Het CBS maakt in opdracht van IenW de zogenoemde in-uit-en doorvoerstatistiek. De in- uit- en doorvoerstatistiek geeft kwantitatief inzicht in de omvang en samenstelling van de jaarlijkse internationale goederenstromen vanuit, naar en door Nederland zowel in waarde als ook in gewicht van de goederen. De statistiek is onmisbaar voor het goed onderbouwen van beleid op het gebied van infrastructuur, transport en logistiek. De statistiek draagt bij aan het in kaart brengen van de transportketen en het schatten van de bijdrage van transport aan de Nederlandse economie en van mainports in het bijzonder. De gegevens uit deze statistiek worden door het KiM gebruikt voor het Mobiliteitsbeeld en in maatschappelijke kosten-baten analyses om te bepalen welke binding de internationale goederenstromen hebben met de Nederlandse economie. Samen met de andere opdrachtgevers DGLM en RWS begeleidt het KiM de werkzaamheden van het CBS en toetst de aanpak en resultaten inhoudelijk.

Kennislijn 4, Kennis-aan-tafel

Kennisbijdrage Havennota (MM1812)

In 2019 wordt een nieuwe Havennota voorbereid. Naast het uitvoeren van onderzoek (zie DT1801 en MM1901) wordt het KiM gevraagd om ad-hoc expertise te leveren over onder andere instrumenten voor modal shift in het achterlandvervoer, mainporteffecten, havenaanloopkosten en onderzoek te begeleiden op het terrein van samenwerking tussen zeehavens en level playing field.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel/Onderzoek

De maatschappelijke waarde van (zee)havens en goederenknooppunten in Nederland (MM1901)

De zeehavens, inclusief de Nederlandse binnenhavens en spoorgoederenknooppunten, vormen een functioneel en economisch samenhangend geheel. Ze zijn met elkaar verbonden door waterwegen, wegen en spoor. Als knooppunten spelen ze een belangrijke rol in aanvoer, opslag en distributie van goederen. Daarnaast vormen ze belangrijke vestigingslocaties voor industrie en logistiek. De Directie Maritieme Zaken heeft aan het KiM gevraagd om inzicht te geven in het belang van zeehavens en de samenhang met binnenhavens als belangrijk knooppunt voor goederen en als vestigingslocatie voor bedrijven. (Zee)havens dragen bij aan de toegevoegde waarde van Nederland (in termen van winst, loon en vergoeding voor de inzet van kapitaal). Tegelijkertijd gaat gebruik van havens gepaard met gevolgen voor leefomgeving en veiligheid. In aanvulling hierop wordt vanuit het TOP-goederencorridorprogramma de vraag gesteld hoe de economische waarde kan worden bepaald van met name de bovengemiddelde knooppunten. Dit om mede te kunnen bepalen welke rol het Rijk hier bij kan spelen. Beide onderzoeksvragen worden in dit project opgepakt. Het KiM levert een literatuurscan over de maatschappelijke waarde (waaronder de economische) van zeehavens en (binnenvaart- en spoor-) goederenvervoerknooppunten.

Kennislijn 5, Onderzoek

Toekomstvisie kleine droge ladingvaart, een kennisinventarisatie (MM1801)

Van de binnenvaart wordt verwacht dat zij een belangrijke bijdrage levert aan een duurzaam vervoerssysteem. Het kleine binnenvaartschip in de droge ladingvaart heeft een belangrijke logistieke functie voor bedrijven die zijn gelegen aan de haarvaten van het vaarwegstelsel. De positie van het kleine binnenvaartschip staat echter onder druk: de vrachtprijzen zijn volatiel, er vindt beperkte vergroening plaats, er is weinig logistieke- en organisatorische innovatie en de bemanning vergrijsst. Het KiM heeft in 2018 geïnventariseerd welke kennis beschikbaar en nodig is om ontwikkelrichtingen te schetsen. In 2019 volgt, na aanvullende dataverzameling, publicatie.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel

Ontwikkelingen buisleidingen (MM1802)

Het KiM adviseert DGLM bij vragen over de kansen en toekomstige potentiële vraag naar buisleidingen-transport in Nederland, en de rol van IenW daarbij.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel

Strategische verkenning maritieme cluster (MM1803)

De ambitie van de maritieme strategie uit 2015 is een internationale duurzame maritieme toppositie voor Nederland door integrale samenwerking tussen de Rijksoverheid en de maritieme cluster. DGLM directie Maritieme Zaken ontwikkelt momenteel een nieuw integraal werkprogramma om invulling te geven aan toekomstig beleid (tot en met 2021) voor de zeevaart, zeehavens, binnenvaart en maritieme maakindustrie. Ook wordt in dit integraal werkprogramma de basis gelegd voor een Strategische Lange Termijn Verkenning. Centraal in deze verkenning staan de uitdagingen waar de maritieme cluster de komende decennia mee wordt geconfronteerd en het daarbij behorende handelingsperspectief. In de verkenning van beleid komen in ieder geval de volgende vragen aan bod: (1) Welke invloed hebben technologische en geopolitieke ontwikkelingen, op het functioneren van de maritieme cluster? Wat betekent dit voor het handelingsperspectief van alle daarbij betrokken partijen? (2) Hoe ontwikkelen buitenlandse maritieme clusters zich en welke lessen kunnen daarvan door Nederland geleerd worden? Zijn er significante succesfactoren in het buitenlandse maritieme clusterbeleid? Het KiM speelt een begeleidende rol bij diverse activiteiten rond de Strategische Lange Termijn Verkenning. Dit betreft onder andere deelname aan discussiebijeenkomsten met beleidsmakers en onderzoekers, het formuleren van onderzoeksvragen en begeleiding van onderzoek.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel

Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem (EA1614)

De directie Maritieme Zaken maakt gebruik van diverse monitoren, waaronder de maritieme monitor, de havenmonitor en de binnenhavenmonitor. In vervolg op eerdere notities van het KiM zijn de monitors geïntegreerd en wordt een nieuwe meting uitgevoerd. Het KiM speelt een begeleidende rol.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

11 Overige directies

Financiën, Management en Control

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
5 Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	MM1608	KaT
5 Kennisbijdrage algemeen-economische advisering	MM1506	KaT
6 Communicatie over MKBA en secretariaat interdepartementale kernteam MKBA	E712	KaT
6 Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek	EA1102	KaT
6 Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten	-	KaT

Toelichting

Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording (MM1608)

Naast afstemming met FMC over onder andere de systematiek van beleidsdoorlichtingen valt hier de bijdrage van het KiM aan de operatie 'Inzicht in Kwaliteit', geïnitieerd door het Ministerie van Financiën, onder. Het doel van de operatie is het verbeteren van de maatschappelijke impact van beleid. De bijdrage van het KiM betreft onder andere het geven van presentaties en reageren op stukken.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel

Kennisbijdrage algemeen-economische advisering (MM1506)

Op afroep, maar ook op eigen initiatief, reageert het KiM met korte notities op actuele vraagstukken op mobiliteitsgebied met een grote impact op het financieel-economische beleid van IenW.

Kennislijn 5, Kennis-aan-tafel

Communicatie over MKBA en secretariaat interdepartementale kernteam MKBA (E712)

Het KiM stelt informatie over MKBA beschikbaar ten behoeve van presentaties en rapporten en het KiM levert bijdragen aan congressen, colleges en cursussen op dit terrein. Tevens voert het KiM het secretariaat van het interdepartementale kernteam MKBA.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: DGLM, DGMo, DGWB, DGMI

Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek (EA1102)

Bij de uitvoering van MKBA's komen vragen aan bod die niet specifiek voor één project gelden, en waar in overleg met betrokken partijen, zoals CPB, PBL en RWS WVL, een passende en consistente oplossing voor moet worden gevonden. Actuele onderwerpen zijn de aannames over de reële groei van de reistijdwaardering in de tijd en de waardering van leefbaarheidseffecten.

Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: DGLM, DGMo, DGWB, DGMI, RWS

Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten

In opdracht van beleid voert het KiM second opinions uit op (concept) MKBA's of denkt mee in de uitvoering van MKBA's. Voor 2019 zijn second opinions voorzien voor de MKBA A67 Leenderheide-Zaarderheiken (EA1811), en de MKBA A7/A8 Amsterdam Hoorn (EA1910). Verder is het KiM in 2019 betrokken bij de begeleiding van de MKBA 3kV (EA1907) en de MKBA spoor Weert-Hamont (EA1810).
Kennislijn 6, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: DGMo directie Wegen en Verkeersveiligheid, DGMo directie Openbaar Vervoer en Spoor, DGLM directie Luchtvaart, DGLM directie Maritieme Zaken

Kennis, Innovatie en Strategie

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
2 Participatie in het Behavioural Insight Team van IenW	MG1709	KaT

Toelichting

Participatie in het Behavioural Insight Team van IenW (MG1709)

Het Behavioural Insight Team (BIT) IenW is een netwerk van kennisinstellingen, gedragswetenschappers en praktijkexperts op het gebied van gedrag. BIT IenW ondersteunt beleid, uitvoering en inspectie door gedragsinzichten in te brengen en te helpen om deze te vertalen naar effectieve praktijktoepassingen. Het KiM maakt deel uit van het BIT-kernteam (tien vertegenwoordigers van verschillende kennisinstellingen) dat maandelijks bijeenkomt en een bijdrage levert aan beleidsdossiers waarin behoefte bestaat aan inzichten in gedrag.

Kennislijn 2, Kennis-aan-tafel

12 Basisprojecten

De basisprojecten staan ten dienste van andere KiM producten zoals het Mobiliteitsbeeld. Deze projecten hebben geen opdrachtgever bij de beleidsdirecties.

Overzicht

Kennislijn/Titel	Nummer	Type
4 Verbeteren datakwaliteit reisonderzoek: techniekontwikkeling	DM1711	Onderzoek
4 Vervolg MPN vormgeven	DM1721	Onderzoek
4 Begeleiding van en samenwerking in maatwerkonderzoek	DM1702	Onderzoek
4 Vernieuwing statistiek gebruik bestelauto's	DM1508	KaT
4 Goederendata op orde	DM1718	KaT
7 Verkenning methodiekontwikkeling bereikbaarheid auto	VR1803	Onderzoek
7 Instrumentarium ten behoeve van ramingen verschillende modaliteiten	VR1805	Onderzoek
7 Productie analyses bereikbaarheid auto voor Mobiliteitsbeeld 2019	VR1901	Onderzoek
7 Trendramingen wegverkeer voor Mobiliteitsbeeld 2019	VR1902	Onderzoek
7 Analyses bereikbaarheid openbaar vervoer voor Mobiliteitsbeeld 2019	VR1903	Onderzoek

Toelichting

Verbeteren datakwaliteit reisonderzoek: techniekontwikkeling (DM1711)

In veel onderzoeken wordt gebruik gemaakt van vragenlijstonderzoek om op basis van kwantitatieve gegevens uitspraken te kunnen doen over het te onderzoeken onderwerp. Data wordt vaak cross-sectioneel (één meetpunt in de tijd van verschillende individuen) ingewonnen, maar ook longitudinaal onderzoek (meerdere meetpunten over de tijd van dezelfde individuen, zoals het MPN) speelt een belangrijke rol binnen de onderzoeken van het KiM. Om de kwaliteit van de data te waarborgen moet de ingewonnen data gecontroleerd worden en, waar nodig, worden gecorrigeerd en aangevuld.

In vragenlijstonderzoek is het belangrijk om na te gaan of het plausibel is wat respondenten in hebben gevuld. Data van deze respondenten kan het algemene beeld bij analyses vertroebelen. Bij reisonderzoek kan er bijvoorbeeld sprake zijn van respondenten die aangeven niet gereisd te hebben, terwijl ze dit in werkelijkheid wel gedaan hebben. Als je inzicht wilt krijgen in de groep mensen die daadwerkelijk met vervoersarmoede kampt (MG1909), wil je de mensen die echt minder mobiel zijn kunnen onderscheiden van de minder goed responderende respondenten. Ook paneluitval is een fenomeen dat in dit project wordt onderzocht. Over het algemeen vallen mensen niet random uit een panel, maar betreft het specifieke groepen zoals jongvolwassenen. Welke invloed heeft dit op resultaten van onderzoek waarbij panels worden gebruikt?

In dit project wordt techniekontwikkeling op het gebied van datakwaliteit van vragenlijst- en dagboek-onderzoek in kaart gebracht zodat duidelijk is welke technieken het beste kunnen worden toegepast op ingewonnen data om een zo hoog mogelijke datakwaliteit te krijgen. De geïdentificeerde technieken zijn en worden in verschillende KiM projecten gebruikt, waaronder Belang van gezondheid bij mode shift naar active modes (MG1702), de gebruiker van Mobility as a Service (MaaS) (MG1705) en voor de studie 'Busgebruikers door dik en dun'.).

Kennislijn 4, Kennis-aan-tafel

Vervolg MPN vormgeven (DM1721)

In 2016 is het besluit genomen om het MPN voort te zetten van 2018 tot en met 2022. Om dezelfde groep huishoudens door de tijd heen te kunnen blijven volgen is het veldwerk opnieuw uitbesteed aan Kantar Public (voorheen TNS NIPO). De bouw van de tools voor vragenlijsten, dagboekje en bijbehorende databases wordt uitgevoerd door ICTU. In 2018 zijn de nieuwe tools voor vragenlijsten en het dagboekje gereed gekomen en voor wave 6 reeds gebruikt. In 2019 zullen nog enkele uitbreidingen van deze tools worden ontwikkeld en zal onder andere een tool worden opgeleverd waarmee additionele vragenlijsten ten behoeve van aanvullend onderzoek eenvoudig zelf door het KiM geïmplementeerd kunnen worden.

Kennislijn 4, Onderzoek

Begeleiding van en samenwerking in maatwerkonderzoek (DM1702)

Naast de reguliere waves, die in het najaar met het MPN worden uitgevoerd, kan het MPN ook worden ingezet voor aanvullend onderzoek ten behoeve van het KiM, medeoverheden, onderzoeksinstituten en universiteiten. De afgelopen jaren is het MPN bijvoorbeeld ingezet ten behoeve van beleving en beeldvorming van mobiliteit (MG1601), woonvoorkeuren in relatie tot mobiliteit (MG1710) en de gebruiker van Mobility-as-a-Service (MaaS) (MG1705). Het opstellen van vragenlijsten vindt plaats in samenwerking tussen het KiM en de betreffende organisatie. Maatwerkonderzoek wordt zodanig geprogrammeerd dat het geen effect heeft op de reguliere waves.

Kennislijn 4, Onderzoek

Vernieuwing statistiek gebruik bestelauto's (DM1508)

Er is groeiende vraag (onder andere KiM, PBL, RWS, EVO, TLN, CONNEKT) naar statistische informatie over bestelauto's. Wat zijn de gevolgen van de interneteconomie, waar rijden die (ruim 800.000) bestelauto's en met hoeveel en welke goederen? Hoeveel personen rijden mee met bestelauto's? Dit zijn slechts enkele belangrijke vragen die ten grondslag liggen aan de informatiebehoefte. Omdat de maatschappelijke behoefte naar cijfers over goederenvervoer middels bestelauto's sterk is gestegen, voert het CBS in opdracht van het KiM vanaf 2016 de bestelauto-enquête uit met een grotere steekproef en een hogere frequentie (een keer per twee jaar) dan voorheen. In 2017 zijn de eerste data beschikbaar gekomen. Het CBS heeft de geaggregeerde resultaten gepubliceerd op Statline en daarnaast meer gedetailleerde resultaten gebruikt voor verschillende studies in opdracht van het KiM, RWS, en CONNEKT. In 2018 is er weer een enquête uitgevoerd. Het KiM begeleidt de werkzaamheden en onderhoudt contacten over aanpak en resultaten met de beleidsafdelingen, het bedrijfsleven en onderzoeksinstituten.

Kennislijn 4, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: DGMo directie Wegen en Verkeersveiligheid en DGMo Unit Strategie

Goederendata op orde (DM1718)

Gegevens over de omvang en samenstelling van de goederenvervoerstromen binnen, van, naar en door Nederland worden door het CBS verzameld en gepubliceerd op basis van richtlijnen en verordeningen van de Europese Unie. De manier waarop en welke gegevens er verzameld worden is verschillend per vervoerwijze omdat de Europese verplichtingen ook verschillen. Het CBS heeft de afgelopen jaren al enkele grotere verbeteringen gemaakt in de tijdige beschikbaarheid en kwaliteit van de gegevens over het fysieke goederenvervoer (weg, spoor, zee-, binnen- en luchtvaart). Het project 'Goederendata op orde' moet resulteren in een efficiëntere verwerking van de beschikbare detailgegevens van het CBS waarmee een betere beschrijving en verklaring van de ontwikkelingen in het goederenvervoer op Nederlands grondgebied mogelijk wordt. Het KiM beschrijft in overleg met DGLM, RWS en ProRail de informatie-

behoefte en gaat op basis daarvan samen met de andere partijen meerjarige afspraken maken met het CBS voor jaarlijkse leveringen van een geharmoniseerd goederenvervoerdatabestand.

Kennislijn 4, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: DGMO directie Wegen en Verkeersveiligheid, DGMO directie Openbaar Vervoer en Spoor, DGLM directie Maritieme Zaken en DGLM directie Luchtvaart

Verkenning methodiekontwikkeling bereikbaarheid auto (VR1803)

Dit project verkent een aantal opties voor vernieuwing van de methodologie voor de verklaring van de ontwikkeling van het wegverkeer en voertuigverliesuren, waarvan de productie plaatsvindt in VR1901. Op basis van gesprekken met verschillende experts zijn een drietal onderwerpen geselecteerd voor nadere verkenning. Als deze voldoende perspectief bieden kan een uitwerking volgen die op termijn mogelijk gebruikt kan gaan worden in het Mobiliteitsbeeld.

Kennislijn 7, Onderzoek

Instrumentarium ten behoeve van ramingen verschillende modaliteiten (VR1805)

In het Mobiliteitsbeeld analyseert het KiM jaarlijks de recente ontwikkeling van de mobiliteit en maakt ramingen voor de toekomst op middellange termijn. Dit project heeft als doel om hiervoor een set ramingsinstrumenten gebaseerd op geaggregeerde variabelen te ontwikkelen en up-to-date te houden. Het project richt zich op de vraagontwikkeling per modaliteit (weg, spoor, bus, tram en metro, lucht en indien mogelijk fiets) voor personen en waar relevant goederen. Aandachtspunten daarbij zijn onder andere consistentie tussen modaliteiten, consistentie tussen de beschrijving van het verleden en de raming voor de toekomst en consistentie in de gehanteerde uitgangspunten. Methodologisch hoort daarbij ook de keuze tussen een elasticiteiten benadering, econometrische analyse (op basis van theoretische inzichten) of pure tijdreeksanalyse. Daar waar voor de berekening van de omvang van toekomstige ontwikkelingen plaatsvindt met andere modellen (bijvoorbeeld LMS), vormt het procedureel verankeren van zo'n koppeling in de ramingscyclus onderdeel van dit project.

Kennislijn 7, Onderzoek

Productie analyses bereikbaarheid auto voor Mobiliteitsbeeld 2019 (VR1901)

Dit project levert de verklaring van de ontwikkeling van het wegverkeer, voertuigverliesuren en reistijd-betrouwbaarheid op het hoofdwegennet over de periode t/m 2018. Deze analyses vormen input voor het Mobiliteitsbeeld 2019.

Kennislijn 7, Onderzoek

Trendramingen wegverkeer voor Mobiliteitsbeeld 2019 (VR1902)

Dit project levert een projectie voor het wegverkeer ten behoeve van het hoofdstuk toekomstontwikkelingen in het Mobiliteitsbeeld 2019. Dit op basis van de meest recente versie van het Middellange termijn model wegverkeer en uitgangspunten voor sociaaleconomische ontwikkelingen.

Kennislijn 7, Onderzoek

Analyses bereikbaarheid openbaar vervoer voor Mobiliteitsbeeld 2019 (VR1903)

Dit project levert de verklaring van de ontwikkeling van het openbaar vervoer voor het Mobiliteitsbeeld 2019.

Kennislijn 7, Onderzoek

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Februari 2019

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Vormgeving en opmaak

VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 456 19 65

Website: www.kimnet.nl

E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website 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.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/ of de staatssecretaris van IenW weer te geven.



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

www.kimnet.nl

Februari 2019

