



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

KiM Werkprogramma 2020

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



Inhoud

- 1 Overzicht van het werkprogramma 2020 3
- 2 Over het KiM 6
- 3 Unit Strategie 11
- 4 Unit Innovatie in Mobiliteit 16
- 5 Directie Openbaar Vervoer en Spoor 18
- 6 Directie Wegen en Verkeersveiligheid 21
- 7 Programmadirectie Duurzame Mobiliteit 25
- 8 Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden 28
- 9 Programmadirectie Vrachtwagenheffing 30
- 10 Directie Luchtvaart 31
- 11 Directie Maritieme Zaken 33
- 12 Financiën, Management en Control 36
- 13 Directie Kennis, Innovatie en Strategie 38
- 14 Basisprojecten 39

1 Overzicht van het werkprogramma 2020

Dit werkprogramma geeft een overzicht van de projecten van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voor 2020. De secretaris-generaal van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft het werkprogramma vastgesteld.

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 een aantal projecten die doorlopen uit voorgaande jaren, het werkprogramma van 2020. De volgende pagina's bevatten een overzicht van het werkprogramma.

Het KiM gaat flexibel om met nieuwe vragen en veranderende vraagstellingen. Wanneer in de loop van het jaar kennisvragen opkomen, wordt in overleg met de betrokken beleidsdirecties bekeken welk project prioriteit heeft en wordt het werkprogramma aangevuld.

Het vervolg van het document gaat allereerst in op het doel en de werkwijze van het KiM (Hoofdstuk 2) waarna per directie de projecten worden weergegeven en toegelicht (Hoofdstuk 3 t/m 14).

Projectenoverzicht

Unit Strategie

A	Kerncijfers mobiliteit 2020
A	Verkenning kansrijke opties voor meer uitwisseling en samenhang tussen vervoersmodaliteiten
A	Keuzegedrag bij reizen naar het buitenland
A	Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties
A	Succes- en faalfactoren voor mobiliteitshubs
A	Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODin
A	Kennisbijdrage Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
A	Ondersteuning IenW-project Integratie en governance modellen
A	Follow up Schets Mobiliteit naar 2040
A	Kansrijk mobiliteitsbeleid
A	Brede maatschappelijke heroverwegingen – onderdeel toekomstbestendige mobiliteit
B	Mobiliteit in stedelijk Nederland
B	Relatie energie, ICT en mobiliteitsnetwerken
B	Samenhang mobiliteitssysteem in gebieden met toe- en afnemende dichtheid en het mobiliteitssysteem op rijksniveau
C	Hoofdonderzoek reistijd- en betrouwbaarheidswaardering
C	Hoofdonderzoek bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer
C	Externe- en infrastructuurkosten van mobiliteit
C	Financiële stromen mobiliteit overheid
C	Innovatieve beleidsmonitoring en -evaluatie
C	De waardering van equity
C	Investeren in kortere of in waardevollere reistijd
C	Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds

Unit Innovatie in Mobiliteit

A	Van start-up naar scale-up
A	Kansrijke verplaatsingen Mobility-as-a-Service (MaaS)
A	Mobility-as-a-Service (MaaS) leeromgeving
A	Impact van de digitale kloof op mobiliteit
A	Mobiel(er) door mobieltjes? Mobiliteit en toegang tot technologie

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

A	Succesvolle busconcepten
A	Waar zit de groei van het spoor?
A	Meedenken over openbaar vervoer databehoeft voor de rijksoverheid
A	Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld OV
A	Capaciteitsvergroting door 'digitaal' spoor in modellen
B	Brede maatschappelijke heroverwegingen, onderdeel 'Goed wonen als onderdeel integrale gebiedsontwikkeling'
B	Kunnen we meer vertellen over sociale veiligheid
C	Mid term review concessie NS
C	Open toegang personenvervoer per spoor
C	Effecten van openbaar aanbesteden en marktwerking in het openbaar vervoer
C	Begeleiding monitoring en evaluatie gedecentraliseerde spoorlijnen Limburg
C	Begeleiding Benchmark NS en ProRail 2020
C	Aanbestedingsvarianten HRN
C	Afweegkader spoorveiligheid
C	MKBA spoorverbinding Gent-Terneuzen
C	Aanbesteding HSL Zuid

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

A	Delen en de invloed op het mobiliteitssysteem
A	Autoloos, autolight, autoheavy
A	Adaptiviteit op gebied van smart mobility
A	Smart mobility en de relatie met de ontwikkeling van congestie
A	De groei van het vrachtverkeer
A	Trendprognose ten behoeve van NSL/SWUNG
A	Werkgeversaanpak
A	Voorlopers in mobiliteitstransitie
A	Toekomstbeeld automobieliteit en vrachtverkeer
A	Floating car data
B	De effecten van ride hailing op stedelijke mobiliteit
B	Nieuwe (micro)mobilitieconcepten
B	Verkenning naar gevolgen klimaatverandering voor het mobiliteitssysteem
B	Risicofactoren verkeersveiligheid
B	Effectiviteit investeringsimpuls verkeersveiligheid
C	Maatschappelijke kosten van verkeersveiligheid
C	Actualisering waarderingskengetallen MKBA
C	Varianten betaling naar gebruik

Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

A	Potentie van veelbelovende ketens
A	Omvang latente vraag fietsenstallingen en fietsen aan activiteitszijde
A	Update fietsfeiten
A	Aanschaf en potentie e-fiets
A	Stimuleren en faciliteren van fietsgebruik
A	Acceptabele loopafstanden
A	Stimuleren en faciliteren van lopen
A	Mobiliteit van Nederlanders met een migratieachtergrond
B	Het verband tussen gezondheid en actief reizen
B	Mogelijkheden voor het stimuleren van de aanschaf van elektrische auto's
B	Fiscale regelingen en duurzame mobiliteit
B	Meer elektrische logistiek
B	Monitoring duurzaamheidsdoelen

Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden

B	Wat beweegt de stedeling?
B	Werkateliërs verstedelijking/bereikbaarheid
B	Mobiliteitstransities in de stad
B	Krimpgebieden geen knelpunt maar wel een probleem
B	Wat zijn de inzichten over nabijheid of bereikbaarheid
C	Kennisbijdrage alternatieve bekostigingsmogelijkheden
C	Afwegingskaders gebiedsprogramma's

Programmadirectie Vrachtwagenheffing

C	Begeleiding effectmeting vrachtwagenheffing
---	---

Directie Luchtvaart

A	Gedraginterventies luchtvaart
A	De luchtvaartreiziger in beeld
A	Begeleiding Aeolus
C	Bijdrage aan consistente MKBA's voor luchtvaart
C	Monitoring luchtvaart
C	Economische toets PlanMER luchtvaart

Directie Maritieme Zaken

A	Impact van trends en ontwikkelingen op de zeescheepvaart
A	In-, uit- en doorvoerstatistiek
C	Kosten en baten modal shift beleid
C	Regiefunctie digitalisering in het goederenvervoer
C	De maatschappelijke waarde van (zee)havens en goederenknooppunten in Nederland
C	Kennisbijdrage Havennota
C	Toekomstvisie kleine droge ladingvaart, een kennisinventarisatie
C	Ontwikkelingen buisleidingen
C	Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem
C	Sturen op knooppunten

Financiën, Management en Control

C	Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording
C	Kennisbijdrage algemeen-economische advisering
C	Communicatie over MKBA en secretariaat interdepartementale kernteam MKBA
C	Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek
C	Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten
C	Werkgroep discontovoet

Directie Kennis, Innovatie en Strategie

A	Participatie in het Behavioural Insight Team van IenW
---	---

Basisprojecten

A	Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie
A	Verbeteren datakwaliteit reisonderzoek: techniekontwikkeling
A	Begeleiding van en samenwerking in maatwerkonderzoek
A	Vernieuwing statistiek gebruik bestelauto's
A	Goederendata op orde
A	Extra reistijd door stilstaand verkeer

Legenda

Kennislijnen:

- A Mobiliteit en bereikbaarheid
- B Duurzaamheid en gebieden
- C Beleidsevaluaties en de rol van de overheid

Type project:

onderzoeksproject
kennis-aan-tafel

2 Over het KiM

Doel van het KiM

Het KiM levert kennis voor de beleidsvorming van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Het KiM verricht eigen onderzoek en verzamelt elders ontwikkelde kennis, waarmee IenW beleid kan ontwikkelen met een stevig kennisfundament. Het onderzoek van het KiM richt zich op de thema's mobiliteit en bereikbaarheid, inclusief de relaties met ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid, veiligheid en economische ontwikkeling.

De manier waarop het KiM kennis levert

Het KiM werkt grotendeels vraaggestuurd

Het KiM voert onderzoek uit op verzoek van de beleidsdirecties van IenW. Het KiM gaat in gesprek met de verschillende beleidsdirecties om tot de kennisvragen te komen. Ook spant het KiM zich in om de beleidsdirecties regelmatig te confronteren met, onder meer, strategische ontwikkelingen en maatschappelijke trends. Ook zonder verzoek van een beleidsdirectie kan het KiM een onderzoek starten. Dit doet het KiM wanneer het een onderzoek van groot belang acht voor het toekomstige beleid maar er geen vraag naar is vanuit de beleidsdirecties. Dergelijke onderzoeken zijn echter uitzonderingen.

De kennis die het KiM levert en de relatie met de beleidsvorming

Het KiM analyseert en verklaart ontwikkelingen, stelt verkenningen en scenario's op en analyseert de effecten van beleidsinstrumenten en de rol van de overheid. Het KiM combineert hierbij diverse invalshoeken en disciplines. Op die manier krijgen de analyses van het KiM een robuust karakter. 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.

De kennis die het KiM levert, dient als input voor diverse beleidsmatige afwegingen. De manier waarop kennis kan doorwerken in beleid is afhankelijk van de beleidsfase. Bij de agendavorming en beleidsvoorbereiding zijn analyses en verklaringen van ontwikkelingen, verkenningen en scenario's van belang. De kennis die het KiM levert over de effecten van beleidsinstrumenten en de rol van de overheid is van belang bij de beleidsvoorbereiding, -uitvoering en -evaluatie.

Werkvormen

Het KiM kent drie verschillende werkvormen: *onderzoeksprojecten*, *kennis-aan-tafel* en *signalering*.

In *onderzoeksprojecten* voert het KiM zelf onderzoek uit dat resulteert in een openbare publicatie. Hierbij maakt het KiM gebruik van reeds beschikbare of voor het onderzoeksdoel verzamelde gegevens.

Bij *kennis-aan-tafel* brengt het KiM direct kennis in, in lopende beleidsprocessen van IenW. Hiertoe geeft het KiM presentaties, voert het gesprekken en schrijft het notities. Het KiM speelt ook een rol bij onderzoek dat derden voor IenW uitvoeren. Dit varieert van het ontsluiten van het kennisnetwerk

en het meedenken met de formulering van onderzoeksvragen en aanpak, tot het zitting nemen in begeleidingscommissies. Tenslotte denkt het KiM mee met de beleidsdirecties over de programmering van kennisontwikkeling bij instituten buiten IenW.

Onder *signalering* valt 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, vervult een signalerende rol. Deze activiteiten worden niet opgenomen in het werkprogramma. Wel is er binnen het KiM capaciteit voor beschikbaar.

Publicatie

Alle onderzoeksprojecten leiden tot openbare publicaties. Publicatie vindt plaats binnen drie maanden na afronding van het onderzoek. In uitzonderlijke 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. Publicaties kunnen de vorm hebben van een onderzoeksrapport, een brochure, een factsheet, een infographic of een filmpje. Bij kennis-aan-tafel kan in overleg tussen de betreffende beleidsdirectie en het KiM worden gekozen voor publicatie.

Management

Het managementteam van het KiM bestaat uit de directeur, de plaatsvervangend directeur en kennislijnmanagers. Henk Stipdonk is directeur van het KiM. Arjen 't Hoen is plaatsvervangend directeur. Pauline Wortelboer-Van Donselaar, Stefan Verduin en Arjen 't Hoen vervullen de rol van kennislijnmanager. Zij zijn elk verantwoordelijk voor hun eigen kennislijn:

Kennislijn	Kennislijnmanager
A Mobiliteit en bereikbaarheid	Arjen 't Hoen
B Duurzaamheid en gebieden	Stefan Verduin
C Beleidsevaluaties en de rol van de overheid	Pauline Wortelboer-Van Donselaar

Kennislijnen en vakberaden

Kennislijnen

De 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 2020 de volgende drie kennislijnen:

Kennislijn A: Mobiliteit en bereikbaarheid

De kennislijn Mobiliteit en bereikbaarheid richt zich op de werking van het mobiliteitssysteem. Het KiM analyseert de wisselwerking tussen modaliteiten en betreft daarbij trends en innovaties. Het KiM kijkt terug om de ontwikkelingen in mobiliteit en bereikbaarheid te verklaren aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen en ingevoerde beleidsmaatregelen. Daarnaast kijkt het KiM vooruit door verkenningen voor de middellange en lange termijn op te stellen en door effecten op mobiliteit en bereikbaarheid van specifieke beleidsopties te schatten.

Het KiM onderzoekt ook de mobiliteit van specifieke groepen. Mobiliteitsgedrag verschilt tussen groepen in de samenleving. Een voorbeeld is het verschil tussen ouderen en jongeren. Dit levert belangrijke informatie op voor de beleidsontwikkeling omdat hiermee duidelijk wordt of beleidsinstrumenten voor bepaalde groepen effectief zijn of niet.

Ten behoeve van de analyses verzamelt en beheert het KiM zelf data (zoals via het Mobiliteitspanel Nederland) en denkt het KiM mee met de vernieuwing van dataverzameling door andere instituten. Voor het verklaren en ramen van ontwikkelingen in de mobiliteit ontwikkelt het KiM modellen. Ook denkt het KiM mee met de ontwikkeling van modellen van derden.

Kennislijn B: Duurzaamheid en gebieden

Deze kennislijn richt zich op duurzaamheid en gebieden. Duurzaamheid is een opgave voor geheel Nederland en elke sector en mag dan ook in het mobiliteitsdomein niet ontbreken. Vanuit de focus mobiliteit en vervoer benadert het KiM dit thema zowel voor de klimaatgevolgen als de gezondheids-effecten ten gevolge van emissies in de volle breedte. Zo kunnen bijvoorbeeld aspecten als transitiepaden, gedrag en keuzeprocessen van mensen deel uitmaken van deze kennislijn. Duurzaamheid is bij veel onderzoeken al een facet, maar in een deel van de onderzoeken ligt de focus op duurzaamheid. Wanneer dat het geval is, valt het onderzoek binnen deze kennislijn.

De gebieden binnen Nederland kennen verschillende uitdagingen, er zijn krimpregio's en verdichtingsregio's. Elk heeft zijn specifieke mobiliteit gerelateerde vraagstukken die raken aan de regionale ruimtelijke ontwikkelingen. Steden groeien, verdichten en worden steeds meer de economische motor van Nederland. Dat vraagt kennis over de veranderende en toenemende mobiliteit in deze gebieden en de samenhang tussen de stedelijke en landelijke mobiliteitssystemen. Ook de keerzijde van die economische functie: de klimaatconsequenties van die motor, wordt belangrijker.

In de krimpgebieden is de ontwikkeling tegengesteld aan die in de steden. Dat vraagt kennis over, bijvoorbeeld, de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem bij een afnemende bevolking. Een andere vraag is wat de consequenties zijn van de afweging van prioriteiten voor de samenleving, rekening houdend met deze regionale verschillen.

Kennislijn C: Beleidsevaluaties en de rol van de overheid

In deze kennislijn richt het KiM zich op de afweging van de effectiviteit en efficiëntie van beleidsmaatregelen en op vragen over de rol van de overheid (legitimiteit).

Het KiM levert kennis aan beleidsdirecties over de aanpak en de resultaten van evaluaties of voert deze zelf uit. Ook toetst het KiM door andere partijen opgestelde evaluaties. Een belangrijk element is hierbij de verdieping en verbreding van de methodiek voor maatschappelijke kosten-batenanalyses. Daarbij kijken we in samenhang naar de samenstellende delen van maatschappelijk belang: de bijdrage aan economische ontwikkeling van Nederland maar ook de externe kosten van mobiliteit zoals klimaat-schade. Daarnaast ontwikkelt het KiM beleidsindicatoren. Hiermee kunnen de beleidsdoelen van IenW en de mate waarin deze worden bereikt, worden gemonitord.

Vakberaden

Naast de kennislijnen zijn er vakberaden. Binnen de vakberaden van het KiM wordt vakkennis gedeeld en worden beleidsontwikkelingen gevolgd. Het KiM kent in 2020 de volgende vakberaden:

Vakberaad	Trekker
Openbaar vervoer	Peter Bakker
Goederenvervoer	Jan Francke
Wegen	Taede Tillema
Luchtvaart	Olga Huibregtse
Data en modellen	Stefan Verduin

De positie van het KiM en de borging van onafhankelijkheid

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

De positie van het KiM is geregeld in [een protocol](#) dat is gepubliceerd in de Staatscourant. Het KiM is onderdeel van het instellingsbesluit van lenW. Het protocol borgt dat het KiM onafhankelijk, wetenschappelijk onderzoek kan uitvoeren en daarover kan publiceren. Een belangrijk doel van het protocol is het voorkómen van de vermenging van de rollen van politici/beleidsmakers en onderzoekers. 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 lenW behoeft 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 onderzoeksprogrammering (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 geen doel op zich, maar een middel om optimale kennisontwikkeling mogelijk te maken. Het is uiteraard van groot belang dat wetenschappelijk onderzoek kan worden uitgevoerd zonder dat dat de resultaten gestuurd 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 doorwerking 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 even als de maatschappelijke doorwerking van haar onderzoek.

Samenwerking

Samenwerking met planbureaus, kennisinstellingen, universiteiten en Rijkswaterstaat

Het KiM werkt samen met externe kennisinstellingen, universiteiten en met het organisatieonderdeel 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. Soms besteedt het KiM onderzoek deels uit aan private partijen of universiteiten, waarna het de resultaten verwerkt 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 10 wetenschappers uit binnen- en buitenland en vanuit verschillende disciplines aan zich verbonden: de KiM-*fellows*. Een belangrijke taak van de *fellows* is om conceptpublicaties te commentariëren. 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	Mobiliteitsgedrag en keuzemodellen	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.

Internationale oriëntatie

Veel kennisvragen vergen internationaal ontwikkelde kennis of hebben een sterk internationale context. Daartoe heeft het KiM een aantal specifieke relaties met relevante internationale kennisinstituten. 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 Unit Strategie

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Kerncijfers mobiliteit 2020	MB2001	Onderzoek
A	Verkenning kansrijke opties voor meer uitwisseling en samenhang tussen vervoersmodaliteiten	BR1903	Onderzoek
A	Keuzegedrag bij reizen naar het buitenland	MG1807	Onderzoek
A	Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties	MG1910	Onderzoek
A	Succes- en faalfactoren voor mobiliteitshubs	MB2002	Onderzoek
A	Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODiN	DM1719	KaT
A	Kennisbijdrage Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse	BR1904	KaT
A	Ondersteuning IenW-project Integratie en governance modellen	DM1106	KaT
A	Follow up Schets Mobiliteit naar 2040	MB2003	KaT
A	Kansrijk mobiliteitsbeleid	MB2004	KaT
A	Brede maatschappelijke heroverwegingen – onderdeel toekomstbestendige mobiliteit	MB2022	KaT
B	Mobiliteit in stedelijk Nederland	MG1602	Onderzoek
B	Relatie energie, ICT en mobiliteitsnetwerken	DG2001	Onderzoek
B	Samenhang mobiliteitssysteem in gebieden met toe- en afnemende dichtheid en het mobiliteitssysteem op rijksniveau	DG2002	Onderzoek
C	Hoofdonderzoek reistijd- en betrouwbaarheidswaardering	EA1903	Onderzoek
C	Hoofdonderzoek bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer	EA1902	Onderzoek
C	Externe- en infrastructuurkosten van mobiliteit	EA1901	Onderzoek
C	Financiële stromen mobiliteit overheid	ER2006	Onderzoek
C	Innovatieve beleidsmonitoring en –evaluatie	ER2007	Onderzoek
C	De waardering van equity	ER2008	Onderzoek
C	Investeren in kortere of in waardevollere reistijd	ER2009	Onderzoek
C	Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds	MM1810	KaT

Toelichting

Kerncijfers mobiliteit 2020 (MB2001)

Het KiM brengt in 2020 een compacte versie van het Mobiliteitsbeeld uit, de ‘Kerncijfers Mobiliteit 2020’. Dit bevat een overzicht van actuele gegevens over de ontwikkeling van de mobiliteit en van verwachte ontwikkelingen op de middellange termijn. In 2021 verschijnt weer een volledig Mobiliteitsbeeld, waarin ook verklaringen van de ontwikkelingen zijn opgenomen. In 2020 verkent het KiM in overleg met de betrokken beleidsdirecties welke informatie het Mobiliteitsbeeld 2021 zal bevatten.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor, Programmadirectie Duurzame Mobiliteit, Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden, Directie Luchtvaart en Directie Maritieme Zaken

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

In de publicatie 'Contouren van een geïntegreerd vervoersysteem' (2018) heeft het KiM mogelijkheden voor meer uitwisseling tussen modaliteiten geïnventariseerd. Die 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 kan worden uitgebreid;
- in welke segmenten van de vervoersmarkt meer samenhang en uitwisseling kansrijk is;
- met welke potentiële beleidsinstrumenten die uitwisseling kan worden gestimuleerd en wat de effecten zijn van deze beleidsinstrumenten.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor, Directie Luchtvaart en Directie Maritieme Zaken

Keuzegedrag bij reizen naar het buitenland (MG1807)

Veel Nederlanders maken jaarlijks recreatieve reizen naar het buitenland voor vakantie, of bezoek aan vrienden of familie. 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. In het onderzoek bekijken we ook in hoeverre het keuzegedrag samenhangt met het dagelijkse gebruik van vervoermiddelen zoals de auto, het ov en de fiets.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor en Directie Luchtvaart

Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties (MG1910)

In dit onderzoek wordt gekeken in hoeverre mobiliteitspatronen verschillen tussen generaties en welke mogelijkheden er zijn om hier beleidsmatig op in te spelen. Gebruiken en ervaren jongeren de auto, de fiets en het openbaar vervoer bijvoorbeeld anders dan oudere generaties? 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 doen ze dat?

Kennislijn A, Onderzoek

Succes- en faalfactoren voor mobiliteitshubs (MB2002)

Er is steeds meer aandacht voor zogenaamde mobiliteitshubs: vervoersknooppunten waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen en waar kan worden overgestapt op andere vervoersvormen. Een voorbeeld hiervan zijn P+R concepten, maar er worden ook steeds meer combinaties gezocht met bijvoorbeeld deelfietsen of taxi's. Mobiliteitshubs spelen zo een rol in ketenmobiliteit. Welke vormen van hubs bestaan er allemaal in Nederland en daarbuiten? Wat maakt dat de ene hub een succes is, en de andere niet? Wat zijn potenties en belemmeringen? In dit onderzoek worden ook de mogelijkheden van combinaties van hubs voor personenmobiliteit met die voor goederenvervoer verkend, evenals de combinatie met het aanbieden van andersoortige voorzieningen zoals laadmogelijkheden voor elektrische auto's.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar vervoer en Spoor, Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

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 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 bij aan de voortgang van het reguliere onderzoek en levert daarnaast een bijdrage aan enkele van de innovatietrajecten.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Kennisbijdrage Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (BR1904)

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

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Ondersteuning IenW-project Integratie en governance modellen (DM1106)

In het IenW-project Integratie en governance modellen staat een verbeterde sturing op modelontwikkeling rond mobiliteit en bereikbaarheid centraal. Het gaat hierbij om de structurering van relevante informatiebehoefte voor diverse beleidsprocessen, de daaraan gekoppelde behoefte aan modelinstrumenten, en ook de ontwikkeling van een verbeterde governance rond de ontwikkeling en toepassing van deze instrumenten. Het KiM neemt deel 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.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Follow up Schets Mobiliteit naar 2040 (MB2003)

In 2019 heeft IenW de ‘Schets Mobiliteit naar 2040 veilig, robuust, duurzaam’ uitgebracht. Enkele thema’s uit de Schets worden onder regie van de Unit Strategie verder uitgewerkt. Het KiM levert hier kennisbijdragen aan.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Kansrijk mobiliteitsbeleid (MB2004)

Het CPB en het PBL brengen in 2020 een nieuwe studie ‘Kansrijk mobiliteitsbeleid’ uit, ter voorbereiding op de verkiezingen van 2021. Het KiM neemt deel in de begeleidingscommissie.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Brede maatschappelijke heroverwegingen – onderdeel toekomstbestendige mobiliteit (MB2022)

Het KiM brengt kennis in de werkgroep over toekomstbestendige mobiliteit in.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Mobiliteit in stedelijk Nederland (MG1602)

In 2019 heeft het KiM de publicatie ‘Mobiliteit in stedelijk Nederland’ uitgebracht. Hierin wordt ingegaan op de ontwikkelingen in de mobiliteit in stedelijke gebieden. In 2020 zal het tweede deel van deze studie worden uitgevoerd, waarin de in ‘Mobiliteit in stedelijk Nederland’ geschetste ontwikkelingen worden verklaard.

Kennislijn B, Onderzoek

Relatie energie, ICT en mobiliteitsnetwerken (DG2001)

Wat zijn knelpunten en kansen in de verbanden tussen deze drie netwerken? Kan het elektriciteitsnetwerk de toenemende vraag naar elektriciteit als gevolg van elektrisch rijden aan? Kan de elektrische auto een oplossing zijn voor de piekbelastingen die ontstaan door het opwekken van duurzame stroom, waar en wanneer loop dit spaak? Wat voor kansen biedt het 5G netwerk voor smart mobility? Het KiM voert een onderzoek uit rond deze vragen.

Kennislijn B, Onderzoek

Samenhang mobiliteitssysteem in gebieden met toe- en afnemende dichtheid en het mobiliteitsstelsel op rijksniveau (DG2002)

Het KiM voert een onderzoek uit naar de samenhang tussen het stedelijke mobiliteitssysteem en het mobiliteitssysteem op rijksniveau. Het mobiliteitssysteem in steden verandert. De veranderingen

kennen vele gedaanten zoals de 24 uren economie, het verdichten van de stedelijke omgeving, delen, veranderende mobiliteitspatronen, de opkomst van micro voertuigen, autoluwe gebieden, etc. Wat is de relatie tussen de trends in stedelijke mobiliteitssysteem en de bereikbaarheid, veiligheid, robuustheid, duurzaamheid van het mobiliteitssysteem op rijksniveau?

Hoe verhoudt de stedelijke ontwikkelingen in het landelijke mobiliteitssysteem zich tot de meer landelijke gebieden? Welke implicaties zijn te verwachten een toenemende dichtheid van bebouwing en inwoners in het stedelijke gebied in relatie tot de afnemende dichtheid in de landelijke gebieden?

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden

Hoofdonderzoek reistijd- en betrouwbaarheidswaardering (EA1903)

De waarderingskengetallen voor reistijd- en betrouwbaarheidswinsten worden periodiek geüpdatet met een groot praktijkonderzoek onder reizigers. In 2019 is gestart met het actualisatieonderzoek. Diverse aspecten die ook in het vorige onderzoek onderzocht zijn komen aan bod, bijvoorbeeld dezelfde modaliteiten en motieven. Daarnaast onderzoeken we ook een aantal nieuwe aspecten. We zullen bijvoorbeeld voor het eerst de reistijdwaardering bepalen voor lopen en fietsen. Het onderzoek bepaalt in combinatie met de kostenkengetallen voor goederenvervoer (EA1902) de nieuwe waarderingskengetallen die toegepast kunnen worden in MKBA's van mobiliteitsprojecten in Nederland, voor alle modaliteiten in het personen- en goederenvervoer. Ook zijn de kengetallen geschikt voor andere toepassingen die gebruik maken van reistijd- en betrouwbaarheidswinsten.

Kennislijn C, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor en Directie Luchtvaart

Hoofdonderzoek bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer (EA1902)

Dit onderzoek levert een actueel en compleet overzicht van kosten en tarieven van het goederenvervoer. Een overzicht dat vooralsnog ontbreekt. Inmiddels is de dataverzameling gestart, waaruit kosten en tarieven van diverse goederenvervoermodaliteiten volgen voor een actueel basisjaar. Deze kengetallen kunnen onder andere toegepast worden in MKBA's.

Kennislijn C, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor, Directie Luchtvaart en Directie Maritieme Zaken

Externe- en infrastructuurkosten van mobiliteit (EA1901)

In 2019 is een update van het in opdracht van KiM uitgevoerde onderzoek 'Externe en infrastructuurkosten van verkeer' (CE Delft & VU, 2014) overwogen. Inmiddels is EU onderzoek verschenen dat volledige actualisering van deze gegevens overbodig maakt. Wel lenen de gegevens uit het EU onderzoek zich niet eenvoudig voor interpretatie bij specifieke beleidsvragen. Het KiM zal op verzoek, naar aanleiding van concrete beleidsvragen, uitsneden maken van de meest recente data. Daarnaast zal geverifieerd worden in hoeverre er op onderdelen verbeter- of verdiepingsslagen noodzakelijk zijn.

Kennislijn C, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor, Directie Luchtvaart en Directie Maritieme Zaken

Financiële stromen mobiliteit overheid (ER2006)

Het is niet eenvoudig om een compleet beeld te krijgen van wat diverse overheden uitgeven aan mobiliteitsbeleid. Veel aandacht gaat naar het Infrastructuurfonds (straks Mobiliteitsfonds) maar wat weten we van gelden die naar de regio gaan? En hoe vloeit de geldstroom terug naar de overheid (belastingen, heffingen en accijnzen)? Deze verkenning bekijkt diverse bronnen van informatie over uitgaven en inkomsten van mobiliteitsbeleid en inventariseert welke informatie ontbreekt voor een totaaloverzicht. Indien dit zinvol blijkt worden acties ondernomen om dit beeld verder compleet te maken.

Zo ontstaat beter zicht op de overheidsuitgaven gerelateerd aan mobiliteit, en waar de overheidsinkomsten als gevolg van mobiliteit uit bestaan. Waar mogelijk brengen we onderscheid aan tussen gebieden en modaliteiten.

Kennislijn C, Onderzoek

Innovatieve beleidsmonitoring en –evaluatie (ER2007)

De wijze van beleidsmonitoring en –evaluatie is zowel binnen als buiten het mobiliteitsterrein in ontwikkeling. Die ontwikkeling wordt ingegeven door de toenemende complexiteit van de samenleving met snelle (technologische) veranderingen. Ook de veranderende relatie tussen overheden en burgers is een reden voor innovatie in de wijze van beleidsmonitoring en –evaluatie. In de beleidsvorming en wetenschappelijk onderzoek krijgen nieuwe kwalitatieve en kwantitatieve methoden zoals opgavegericht evalueren, responsieve evaluatie, qualitative comparative analysis en participatieve monitoring veel aandacht. Middels enkele essays verkent het KiM een aantal methoden en de geschiktheid voor mobiliteitsbeleid nader. Wat zijn redenen om nieuwe methoden toe te passen? Hoe passen deze in de beleidscyclus en veranderende beleidsaanpak? Wat zijn succes- en faalfactoren van de methoden? Zijn er mogelijkheden voor gebruik in of naast bestaande instrumenten?

Kennislijn C, Onderzoek

De waardering van equity (ER2008)

Mobiliteitsmaatregelen kunnen verschillend uitpakken voor bepaalde sociale groepen, bijvoorbeeld voor hoge of lage inkomensgroepen of voor bepaalde regio's (bijvoorbeeld stedelijke versus landelijke regio's). Ten dele is dit inzicht in beleidsevaluaties terug te vinden, als tenminste maatschappelijke effecten worden uitgesplitst naar partijen of regio's die hier mee te maken krijgen. Ten dele is dit echter een onderbelicht aspect: in de huidige afspraken over beleidsevaluatie wordt wel gekeken naar welvaartseffecten, maar niet naar (ethische) concepten als bijvoorbeeld burgerrechten, fairness, waardigheid, distributie van inkomen en werkgelegenheid, enzovoorts. Wat betekenen deze concepten voor het kiezen tussen maatregelen? Als equity meeweegt bij de keuze tussen projecten, is dit dan iets dat in een afwegingskader thuishoort of door de politiek bepaald wordt? Naast het beantwoorden van deze vragen maken we in deze verkenning het equity concept concreet door te kijken naar een aantal vraagstukken op het vlak van IenW, bijvoorbeeld de groeiende tweedeling tussen stad en platteland.

Kennislijn C, Onderzoek

Investeren in kortere of in waardevollere reistijd (ER2009)

De traditionele manier om het reizen per openbaar vervoer te verbeteren is via investeringen in infrastructuur en snelheid van het vervoermiddel, waardoor reistijden korter worden. Maar er is ook een andere manier. Eén waardoor de reistijd waardevoller wordt. Door investeringen in reiscomfort, zowel in ov-voertuigen als op stations, kunnen reizigers hun reistijd naar eigen inzicht beter besteden. Deze laatste ontwikkeling speelt nu volop. Ook bij de auto zien we invloed van het gebruik van de mobiele telefoon. In de toekomst kan de zelfrijdende auto de reistijd in de auto nog meer verrijken. De auto is dan mogelijk getransformeerd tot een aangename verblijfsruimte. Dit roept een interessante vraag op. Stel dat deze ontwikkeling in de toekomst doorzet, wat betekent dit voor de reistijdwaardering? In deze verkenning bekijken we of het aspect van nuttige besteding van reistijd en de waardering van comfort afdoende verwerkt zit in de MKBA systematiek.

Kennislijn C, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid en Directie Openbaar Vervoer en Spoor

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. In vervolg op eerdere werkzaamheden participeert het KiM in de voorbereiding van de instelling van het Mobiliteitsfonds, vanuit het perspectief van kennis over evaluatiemethoden. Vanuit hetzelfde perspectief kijkt het KiM ook mee met de diverse factsheets over investeringsvoorstellen.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

4 Unit Innovatie in Mobiliteit

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Van start-up naar scale-up	BR1905	Onderzoek
A	Kansrijke verplaatsingen Mobility-as-a-Service (MaaS)	MG1915	Onderzoek
A	Mobility-as-a-Service (MaaS) leeromgeving	MB2005	KaT
A	Impact van de digitale kloof op mobiliteit	MG1901	Onderzoek
A	Mobiel(er) door mobieltjes? Mobiliteit en toegang tot technologie	MB2006	Onderzoek

Toelichting

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 en verkeersveiligheid. 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. Wat kan de rol van de overheid hierbij zijn? Het KiM zal de literatuur op dit terrein verkennen en mogelijke modellen schetsen om dit vorm te geven.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor, Programmadirectie Duurzame Mobiliteit, Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden, Directie Luchtvaart en Directie Maritieme Zaken

Kansrijke verplaatsingen Mobility-as-a-Service (MaaS) (MG1915)

In potentie kan MaaS een belangrijke bijdrage leveren aan de doelstellingen van IenW ten aanzien van thema's als bereikbaarheid, robuustheid, doorstroming en klimaat. Gelet op het rudimentaire karakter zijn de vormgeving en effecten van MaaS echter nog met veel onzekerheden omgeven. Daarom heeft het KiM een uitgebreid onderzoeksprogramma opgezet rondom MaaS. Tot op heden is er een literatuurstudie uitgevoerd, zijn er focusgroep-gesprekken georganiseerd en zijn er vragenlijsten uitgezet onder potentiële gebruikers en experts. In dit project staan de verplaatsingen die met Mobility-as-a-Service gemaakt kunnen worden centraal: welke soorten verplaatsingen, die momenteel gemaakt worden door de inwoners van Nederland, zijn (in de nabije toekomst) het meest kansrijk voor het zoeken, boeken en betalen via een Mobility-as-a-Service applicatie en welke effecten heeft dit op de vervoerwijzekeuze.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Mobility-as-a-Service (MaaS) leeromgeving (MB2005)

Het KiM levert een kennisbijdrage aan de MaaS leeromgeving van het ministerie.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

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. Recent onderzoek 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 zoiets als een toenemende digitale kloof? Met behulp van literatuuronderzoek, focusgroepen en interviews verkent het KiM dit vraagstuk. Waar mogelijk gebruiken we de ervaringen op andere beleidsterreinen met het bereiken van deze groepen.

Kennislijn A, Onderzoek

Mobiel(er) door mobieltjes? Mobiliteit en toegang tot technologie (MB2006)

Informatie en Communicatie Technologie (ICT) is van steeds groter belang voor onze dagelijkse mobiliteit. Denk aan het online zoeken van reisinformatie, het opladen van de OV-chipkaart, etc. Weinig studies geven echter inzicht in de relatie tussen de manier waarop mensen computers, smartphones, apps en websites gebruiken enerzijds, en de kenmerken van hun mobiliteitsgedrag anderzijds. Dergelijke inzichten kunnen nuttig zijn voor beleid in het kader van het stimuleren van Mobility-as-a-Service (MaaS). Immers, het gebruik van digitale technologie is cruciaal voor het uiteindelijke succes van MaaS. Hoe hangt toegang tot ICT en mobiliteit in Nederland samen? Welke groepen maken gebruik van ICT voor hun reis, en wat gebruiken ze dan precies? In hoeverre vergroot ICT de mogelijkheden om te reizen en draagt het daarmee bij aan sociale inclusie? Dit onderzoek geeft ook inzicht in hoeverre groepen die minder toegang hebben tot ICT kansen missen op het gebied van mobiliteit.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Openbaar Vervoer en Spoor

5 Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Succesvolle busconcepten	BR1914	Onderzoek
A	Waar zit de groei van het spoor?	MB2007	Onderzoek
A	Meedenken over openbaar vervoer databehoeft voor de rijksoverheid	DM1404	KaT
A	Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld OV	BR1420	KaT
A	Capaciteitsvergroting door 'digitaal' spoor in modellen	MB2008	KaT
B	Brede maatschappelijke heroverwegingen, onderdeel 'Goed wonen als onderdeel integrale gebiedsontwikkeling'	DG2003	KaT
B	Kunnen we meer vertellen over sociale veiligheid	DG2004	KaT
C	Mid term review concessie NS	MM1705	KaT
C	Open toegang personenvervoer per spoor	MM1811	KaT
C	Effecten van openbaar aanbesteden en marktwerking in het openbaar vervoer	MM1902	KaT
C	Begeleiding monitoring en evaluatie gedecentraliseerde spoorlijnen Limburg	EA1512	KaT
C	Begeleiding Benchmark NS en ProRail 2020	EA1913	KaT
C	Aanbestedingsvarianten HRN	ER2002	KaT
C	Afweegkader spoorveiligheid	ER2001	KaT
C	MKBA spoorverbinding Gent-Terneuzen	ER2004	KaT
C	Aanbesteding HSL Zuid	ER2003	KaT

Toelichting

Succesvolle busconcepten (BR1914)

Meer en beter openbaar vervoer wordt door bestuurders en spoorvervoerders vaak geïnterpreteerd als meer spoor en meer treingebruik. Daarbij wordt gerefereerd aan de sterke punten van de trein: duurzaam, en geschikt voor het vervoer van grote aantallen reizigers. Deze focus op de trein als enig duurzaam alternatief is langzamerhand echter aan het veranderen. Inmiddels komt er ook meer aandacht voor de rol van de bus, zie bijvoorbeeld het recente KiM-onderzoek 'De bus over de grens' naar de mogelijke betekenis van de bus in het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Doel van dit onderzoek is een verkenning van succesvolle busconcepten. We analyseren onder andere de systeemkenmerken van de bus in vergelijking met de trein, wat voorbeelden zijn van succesvolle binnen- en buitenlandse busconcepten en waar mogelijkheden liggen om bewezen succesvolle busconcepten ook elders in het openbaarvervoernetwerk te implementeren.

Kennislijn A, Onderzoek

Waar zit de groei van het spoor? (MB2007)

Het spoorvervoer is de afgelopen jaren gegroeid en naar verwachting zet deze groei door. In het Mobiliteitsbeeld brengt het KiM deze ontwikkelingen in beeld. Minder is bekend over wanneer deze groei zich vooral manifesteert (in de spits of buiten de spits, op werkdagen of in het weekend), en op welke trajecten deze groei zich vooral voordoet. Deze kennis is relevant voor de planning van uitbreidingen van de spoorcapaciteit, voor de verkenning van de mogelijkheden die het spoor biedt voor substitutie vanuit andere vervoerwijzen zoals de auto, en voor het verbeteren van verkeer- en vervoermodellen.
Kennislijn A, Onderzoek

Meedenken over openbaar vervoer databehoeftes 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 databehoeftes die voortkomt uit de systeemverantwoordelijkheid (monitoring mobiliteitsontwikkelingen) en het beleidsverantwoordingsproces van IenW.
Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld OV (BR1420)

Het KiM levert ondersteuning bij kennisvragen rond de monitoring van het Toekomstbeeld OV.
Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Capaciteitsvergroting door 'digitaal' spoor in modellen (MB2008)

Door de implementatie van ERTMS en wellicht door 3kV en automatisch rijden wordt de capaciteit van het spoornetwerk vergroot. De vraag is hoe en wanneer deze capaciteitsvergroting in verkeer- en vervoermodellen kan worden meegenomen. Het KiM organiseert een discussiesessie om deze vraag verder te verkennen.
Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Brede maatschappelijke heroverwegingen, onderdeel 'Goed wonen als onderdeel integrale gebiedsontwikkeling' (DG2003)

In lopende discussies is parate kennis over de relatie tussen mobiliteit en agglomeratiekracht nu nog onvoldoende aanwezig. Wat voegt het bijvoorbeeld voor stedelijke kracht en woonkwaliteit toe als je naar fijnmazig hoogfrequent openbaar vervoer gaat? Het KiM levert kennis in de vorm van second opinions en kennis-aan-tafel.
Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Kunnen we meer vertellen over sociale veiligheid (DG2004)

Het KiM stelt een korte verkenning op naar de mogelijkheden om met de huidige beschikbare databronnen meer te kunnen duiden over de sociale veiligheid.
Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

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 participeert in de begeleiding van deze review.
Kennislijn C, 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 heeft daartoe extern onderzoek in gang gezet. Het KiM speelt een begeleidende rol bij dit externe onderzoek en zal reflecteren op de conceptresultaten.

Kennislijn C, 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. Het KiM participeert in de begeleiding van dit externe onderzoek.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Begeleiding monitoring en evaluatie gedecentraliseerde spoorlijnen Limburg (EA1512)

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

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Begeleiding Benchmark NS en ProRail 2020 (EA1913)

Deelname aan de begeleidingsgroep waarbij het KiM focust op veranderingen in de aanpak ten opzichte van de benchmark 2018. Dit op basis van de bevindingen uit de KiM toets in 2018.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Aanbestedingsvarianten HRN (ER2002)

Het KiM levert kennis-aan-tafel bij uitbesteed onderzoek naar varianten voor gunning van concessie van het hoofdrailnet.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Afweegkader spoorveiligheid (ER2001)

Deze kennis-aan-tafel omvat het meelezen met teksten over het beoogde afwegingskader in de concept beleidsagenda spoorveiligheid.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

MKBA spoorverbinding Gent-Terneuzen (ER2004)

Het KiM levert expertise over maatschappelijke kosten-baten analyse bij de MKBA Spoorverbinding Gent-Terneuzen.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Aanbesteding HSL Zuid (ER2003)

Na 2024 bestaat de mogelijkheid om (delen van) het vervoer over de HSL separaat aan te besteden. Wat zijn de voor- en nadelen van het apart van het HRN aanbesteden van de HSL Zuid? Als de HSL Zuid apart wordt aanbesteed, in welke varianten zou dat dan kunnen? Wat zijn de te verwachten effecten? Het KiM neemt deel aan een expertgroep bij extern onderzoek naar voor- en nadelen van varianten van aparte aanbesteding.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

6 Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Delen en de invloed op het mobiliteitssysteem	MB2009	Onderzoek
A	Autoloos, autolight, autoheavy	MG1908	Onderzoek
A	Adaptiviteit op gebied van smart mobility	MB2010	Onderzoek
A	Smart mobility en de relatie met de ontwikkeling van congestie	MB2011	Onderzoek
A	De groei van het vrachtverkeer	MB2012	Onderzoek
A	Trendprognose ten behoeve van NSL/SWUNG	BR1322	Onderzoek
A	Werkgeversaangepak	MB2013	KaT
A	Voorlopers in mobiliteitstransitie	MB2014	KaT
A	Toekomstbeeld automobilititeit en vrachtverkeer	MB2015	KaT
A	Floating car data	MB2016	KaT
B	De effecten van ride hailing op stedelijke mobiliteit	BR1908	Onderzoek
B	Nieuwe (micro)mobiliteitsconcepten	DG2005	Onderzoek
B	Verkenning naar gevolgen klimaatverandering voor het mobiliteitssysteem	DG2006	Onderzoek
B	Risicofactoren verkeersveiligheid	DT1803	KaT
B	Effectiviteit investeringsimpuls verkeersveiligheid	DG2013	KaT
C	Maatschappelijke kosten van verkeersveiligheid	ER2013	KaT
C	Actualisering waarderingskengetallen MKBA	EA1501	KaT
C	Varianten betaling naar gebruik	ER2005	KaT

Toelichting

Delen en de invloed op het mobiliteitssysteem (MB2009)

In 2015 heeft het KiM onderzoek gedaan naar het deelautogebruik in Nederland. Zie het rapport 'Mijn auto, jouw auto, onze auto'. Inmiddels zijn we 5 jaar 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). Het concept private lease komt ook steeds meer op. Ook binnen andere modaliteiten speelt delen een grotere rol, denk bijvoorbeeld aan de deelfiets en de deelscooter. Nieuw onderzoek naar de omvang van het delen is daarom gewenst. We onderzoeken ook de beweegredenen en de achtergrondkenmerken van degenen die vervoermiddelen of ritten delen. Ook besteden we aandacht aan de barrières om te delen. Verder analyseren we de impact van delen op het mobiliteitssysteem en de doelstellingen van IenW.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

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: bijna 30 procent van alle huishoudens heeft geen auto. Circa 50 procent van de huishoudens heeft één auto en de overige huishoudens (22%) hebben meer 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 ertoe te verleiden om geen auto te kopen. In het verleden is al onderzoek gedaan naar autobezit, maar ontwikkelingen zoals de opmars van autodelen, hogere parkeertarieven, een andere houding van onder jongeren ten aanzien van de auto, Mobility-as-a-Service en de onzekere toekomst van de auto met verbrandingsmotor, maken een actualisatie wenselijk.

Kennislijn A, Onderzoek

Adaptiviteit op gebied van smart mobility (MB2010)

De ontwikkelingen op het gebied van smart mobility gaan snel. Dat maakt het lastig om effectief beleid vorm te geven en daarover meerjarige afspraken te maken met bedrijfsleven, kennisinstellingen en mede-overheden. Adaptief beleid is noodzakelijk. In dit project verkennen we de mogelijkheden van adaptief beleid op het gebied van smart mobility, waarbij we met cases de barrières en kansen op het gebied van adaptiviteit beschrijven.

Kennislijn A, Onderzoek

Smart mobility en de relatie met de ontwikkeling van congestie (MB2011)

In dit project staat de vraag centraal welke patronen er optreden in de ontwikkeling van congestie (bijvoorbeeld naar momenten van de dag) en of die te relateren zijn aan ontwikkelingen in smart mobility. Het KiM start dit project met een verkenning van de haalbaarheid van dit onderzoek.

Kennislijn A, Onderzoek

De groei van het vrachtverkeer (MB2012)

Het vrachtverkeer groeit sneller dan in de WLO-scenario's is voorzien. Het KiM zal onderzoek doen naar de oorzaken hiervan en verkent in hoeverre te verwachten is dat deze groei zich zal doorzetten.

Kennislijn A, Onderzoek

Trendprognose ten behoeve van NSL/SWUNG (BR1322)

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

Kennislijn A, Onderzoek

Werkgeversaanpak (MB2013)

Samenwerking met de werkgevers is belangrijk voor verduurzaming van de mobiliteit en afname van het autogebruik in de spits. IenW laat extern onderzoek uitvoeren naar welke maatregelen werkgevers inzetten. Het KiM zal meedenken in een aantal sessies met werkgevers in het voorjaar van 2020.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Voorlopers in mobiliteitstransitie (MB2014)

Het KiM zal in een korte verkenning nagaan welke landen voorop lopen in mobiliteitstransities en welke ervaringen daaruit relevant zijn voor Nederland.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Toekomstbeeld automobilititeit en vrachtverkeer (MB2015)

Geïnspireerd door het Toekomstbeeld OV stelt de directie Wegen en Verkeersveiligheid een toekomstbeeld op voor automobilititeit en vrachtverkeer. Het KiM zal hierbij kennis inbrengen.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Floating car data (MB2016)

Het KiM heeft in diverse projecten de bruikbaarheid van floating car data onderzocht. Zie onder andere 'Bruikbaarheid van floating car data voor beleidsonderzoek' (KiM, 2018). De ontwikkelingen op dit terrein gaan snel. In overleg met onder andere Rijkswaterstaat en NDW zal het KiM in 2020 de mogelijkheden van toepassingen van floating car data verder bezien.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

De effecten van ride hailing op stedelijke mobiliteit (BR1908)

De afgelopen jaren heeft het boeken en betalen van een taxi rit door middel van een app (ride hailing) in diverse landen een grote vlucht genomen. Uber en Lyft zijn 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 zo ja, hoe deze te vertalen zijn naar de Nederlandse situatie.

Kennislijn B, Onderzoek

Nieuwe (micro)mobilitieitsconcepten (DG2005)

Hoe ontwikkelen 'kleine elektrische voertuigjes' zich? In welke mate concurreren ze met de auto, de fiets, en het openbaar vervoer? Is het mogelijk beleid te maken om te zorgen dat ze alleen of voornamelijk met de auto concurreren en niet met de fiets en het openbaar vervoer? Wat zijn de positieve of negatieve effecten van deze trends, bijvoorbeeld ten aanzien van de verkeersveiligheid? Het KiM voert een onderzoek uit rond deze vragen.

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Unit Strategie, Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden

Verkenning naar gevolgen klimaatverandering voor het mobiliteitssysteem (DG2006)

Het KiM stelt een strategische verkenning op die bestaat uit twee delen. Het eerste deel heeft als invalshoek de zeespiegelstijging en het tweede deel andere klimaatveranderingen. Voor het eerste deel van het onderzoek vormt een studie van Deltares het startpunt, 'Verkenning Deltares - Strategieën voor adaptatie aan hoge en versnelde zeespiegelstijging'. Het KiM onderzoekt op strategisch niveau wat de kansen en bedreigingen zijn voor het mobiliteitssysteem bij de vier adaptatie strategieën. De vier strategieën zijn beschermen gesloten, beschermen open, zeewaarts en meebewegen. Ieder van de strategieën biedt kansen en bedreigingen. De strategie zeewaarts zou bijvoorbeeld een kans kunnen bieden voor Schiphol in zee en de strategie beschermen gesloten kan een bedreiging zijn voor de mobiliteitsinfrastructuur langs de kust.

In het tweede deel van het onderzoek staan andere klimaateffecten centraal, zoals lage waterstanden, verdroging van de grond onder de infrastructuur, extreme regenval, etc. Wat betekenen de klimaateffecten voor de robuustheid van ons mobiliteitssysteem en wat kunnen de verschillende overheidsniveaus hier aan bijdragen?

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Unit Strategie, Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor en Directie Luchtvaart

Risicofactoren verkeersveiligheid (DT1803)

De omvang van risico's en de achterliggende risicofactoren vormen een belangrijke invalshoek voor het in 2018 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. Het KiM zal kennis-aan-tafel inbrengen bij een data taskforce rond dit onderwerp. Dit betreft onder andere kennis over hoe risicofactoren in de verkeersveiligheid doorgaans worden gedefinieerd en gekwantificeerd.
Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Effectiviteit investeringsimpuls verkeersveiligheid (DG2013)

De minister wil een half miljard euro beschikbaar stellen voor verkeersveilige infrastructuur. Het KiM levert kennis-aan-tafel rond dit thema gericht op monitoring en evaluatie.
Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Maatschappelijke kosten van verkeersveiligheid (ER2013)

In 2020 denkt het KiM mee met IenW en SWOV over een mogelijke update van de methode om de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid (als gevolg van doden, gewonden en materiele schade) te bepalen. Het KiM neemt het initiatief voor een afstemmingsoverleg.
Kennislijn C, 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 C, Kennis-aan-tafel

Varianten betaling naar gebruik (ER2005)

In 2020 zal een nieuwe studie worden uitgevoerd naar varianten van betaling naar gebruik voor wegverkeer. KiM levert kennis-aan-tafel over onder andere uitkomsten van eerder onderzoek naar effecten van prijsbeleid en de factoren die de effectiviteit van prijsbeleid beïnvloeden.
Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

7 Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Potentie van veelbelovende ketens	MG1903	Onderzoek
A	Omvang latente vraag fietsenstallingen en fietsen aan activiteitszijde	MG1904	Onderzoek
A	Update fietsfeiten	MB2017	Onderzoek
A	Aanschaf en potentie e-fiets	MB2018	Onderzoek
A	Stimuleren en faciliteren van fietsgebruik	MG1603	KaT
A	Acceptabele loopafstanden	MB2019	Onderzoek
A	Stimuleren en faciliteren van lopen	MB2020	KaT
A	Mobiliteit van Nederlanders met een migratieachtergrond	MG1902	KaT
B	Het verband tussen gezondheid en actief reizen	DG2007	Onderzoek
B	Mogelijkheden voor het stimuleren van de aanschaf van elektrische auto's	DT1903	Onderzoek
B	Fiscale regelingen en duurzame mobiliteit	DT1902	KaT
B	Meer elektrische logistiek	DG2008	KaT
B	Monitoring duurzaamheidsdoelen	DG2009	KaT

Toelichting

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 combinatie van auto en openbaar vervoer. Het KiM zal op basis van bestaande literatuur en databronnen – zoals het verplaatsingsonderzoek (OVG/MON/OViNODiN) en het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) – een inventarisatie maken van zogenoemde veelbelovende ketens en daarbij kijken naar kenmerkende tijdstippen, locaties, motieven en (potentiële) doelgroepen.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid en Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Omvang latente vraag fietsenstallingen en fietsen aan activiteitszijde (MG1904)

Het KiM heeft in 2018 onderzoek gedaan naar kenmerken en patronen van gecombineerd fiets-treingebruik. Zie het rapport 'Waar zouden we zijn zonder de fiets en de trein'. Uit het onderzoek bleek 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, wat duidt op de aanwezigheid van een aanzienlijke latente vraag naar fietsenstallingen bij stations. Daarnaast kwam naar voren dat het fietsgebruik aan de activiteitszijde van de treinreis een stuk lager ligt dan aan de

woningzijde. In dit vervolgonderzoek brengt het KiM de latente vraag naar fietsenstallingen verder in kaart. Wat is de omvang van deze latente vraag? Is er een verschil tussen de woningzijde en de activiteitszijde? Wat zijn redenen dat deze potentiële reizigers nog geen gebruik maken van de combinatie fiets-trein? En als die latente vraag er inderdaad is, wat zijn dan mogelijkheden om die latente vraag te faciliteren?

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Update fietsfeiten (MB2017)

In 2018 heeft het KiM de brochure 'Fietsfeiten' gepubliceerd. De brochure bevat informatie over de ontwikkelingen in het bezit en gebruik van de fiets en biedt een overzicht van de maatschappelijke effecten van fietsgebruik. In 2020 zal deze brochure worden geactualiseerd.

Kennislijn A, Onderzoek

Aanschaf en potentie e-fiets (MB2018)

In 2019 heeft het KiM een onderzoek gepubliceerd naar het gebruik van de e-fiets. In dit vervolgonderzoek onderzoeken we waarom mensen een e-fiets aanschaffen en op welke manieren de aanschaf van een e-fiets kan worden gestimuleerd. Verder bekijken we welke verplaatsingen zich lenen voor substitutie door de e-fiets en hoe die substitutie met beleidsmaatregelen kan worden bevorderd.

Kennislijn A, Onderzoek

Stimuleren en faciliteren van fietsgebruik (MG1603)

De fiets heeft een belangrijke rol in ons mobiliteitssysteem. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen 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. Vooral nog gaat het onder andere 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;
- 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 A, Kennis-aan-tafel

Acceptabele loopafstanden (MB2019)

De aandacht voor lopen als onderdeel van het mobiliteitssysteem is de afgelopen jaren groter geworden. Met de brochure 'Loopfeiten' die het KiM in 2019 heeft uitgebracht, werd een eerste stap gezet om lopen in kaart te brengen. Het blijkt dat de kennis op het gebied van acceptabele loopafstanden summier is. Beschikbare onderzoeken zijn gedateerd (voor het jaar 2000). Om lopen te stimuleren zijn er recentere inzichten nodig. Wat vinden Nederlanders acceptabele afstanden om te voet af te leggen? En hoe hangt dit af van de (kwaliteit van) infrastructuur, de omgeving waarin gelopen wordt en het doel waarvoor gelopen wordt?

Kennislijn A, Onderzoek

Stimuleren en faciliteren van lopen (MB2020)

De aandacht voor lopen als onderdeel van het mobiliteitssysteem is in de afgelopen jaren toegenomen. In 2019 is een landelijk platform 'Ruimte voor Lopen' gelanceerd. Het KiM neemt deel aan diverse activiteiten met als doel het beleid rond lopen met kennis te verrijken.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

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 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 deze patronen sinds 2005 zijn veranderd. In 2020 zal het KiM een korte verkenning doen naar de mogelijkheden om de mobiliteit van Nederlanders met een migratieachtergrond opnieuw te onderzoeken.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Het verband tussen gezondheid en actief reizen (DG2007)

In 2019 heeft het KiM het onderzoek 'De relatie tussen gezondheid en het gebruik van actieve vervoerwijzen' gepubliceerd. In 2020 zal het KiM vervolgonderzoek uitvoeren. Hierin wordt gekeken naar meer indicatoren van fysieke gezondheid en psychologisch welbevinden, wordt de causaliteit onderzocht tussen BMI en het gebruik van actieve vervoerwijzen en wordt aandacht besteed aan de gezondheidseffecten van andere vervoerwijzen, in vergelijking met die van actieve vervoerwijzen.

Kennislijn B, Onderzoek

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 B, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid

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 B, Kennis-aan-tafel

Meer elektrische logistiek (DG2008)

Wat betekenen de duurzaamheidsdoelstellingen voor het logistieke systeem? Elektrische logistiek is in ontwikkeling en steden hebben steeds meer zero emissie zones. Er wordt steeds meer ingezet op elektrische voertuigen, groot maar ook juist klein in de logistieke keten. Denk aan zero emissie bouwplaatsen en kleine elektrische voertuigen voor het bevoorraden van de steden. Het KiM levert kennis-aan-tafel rond dit thema.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Monitoring duurzaamheidsdoelen (DG2009)

Het KiM brengt haar kennis in op het monitoringsproces ten aanzien van het behalen van de duurzaamheidsdoelen in de Klimaat- en Energieverkenning. We reflecteren op de vraag of we nu de goede indicatoren hebben voor de vragen van de toekomst. Het KiM zal een sessie organiseren en een korte notitie opstellen.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

8 Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
B	Wat beweegt de stedeling?	DG2010	Onderzoek
B	Werkateliers verstedelijking/bereikbaarheid	BR1806	KaT
B	Mobiliteitstransities in de stad	BR1909	KaT
B	Krimpgebieden geen knelpunt maar wel een probleem	DG2011	KaT
B	Wat zijn de inzichten over nabijheid of bereikbaarheid	DG2012	KaT
C	Kennisbijdrage alternatieve bekostigingsmogelijkheden	MM1903	KaT
C	Afwegingskaders gebiedsprogramma's	EA1908	KaT

Toelichting

Wat beweegt de stedeling? (DG2010)

Er is veel geloof in de modal shift van de auto naar andere vervoerwijzen maar is het echt mogelijk om mensen uit de auto te halen? Gemeenten werken al met lage parkeernormen en hebben (plannen voor) autoluwe gebieden, gaat dit niet enorm klemmen? Deze kennisvraag wordt in een scenario studie uitgewerkt.

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Werkateliers verstedelijking/bereikbaarheid (BR1806)

Door het programma Duurzame Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam worden werkateliers georganiseerd over de relatie tussen verstedelijking en bereikbaarheid. In de werkateliers is afgesproken dat er een QuickScan wordt opgesteld die een versnelling naar de volgende MIRT stap bewerkstelligt. In de QuickScan zijn de projecten Havenstad, metrolijnen en Amsterdam Bay en de Kleine Ring opgenomen. Het KiM zal hierbij kennisinbreng leveren.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Mobiliteitstransities in de stad (BR1909)

In het kader van het programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam/Den Haag worden de mogelijkheden tot mobiliteitstransities in de stad verkend. In welk typen steden knelt de groei van de mobiliteit vooral? Wat zijn de effecten van stedelijke verdichting? Hoe kunnen transitie worden gestimuleerd en wat kan de rol van de verschillende overheden daarbij zijn? Het KiM brengt haar kennis in bij deze studie die uitgevoerd wordt door externe partijen. Na afronding van het externe onderzoek zal worden bezien of er nog resterende kennisvragen zijn in de MRDH of in andere regio's die het KiM kan oppakken.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Krimpgebieden geen knelpunt maar wel een probleem (DG2011)

Krimpgebieden kennen diverse uitdagingen voor de mobiliteit. Deze uitdagingen komen niet naar boven in een knelpuntgerichte benadering. Hoe kan je er voor zorgen dat de problemen van deze gebieden op een juiste wijze worden afgewogen tegen de problemen die uit een knelpuntgerichte benadering naar boven komen? Deze kennisvraag onderzoeken we door een discussiemiddag met beleidscollega's en experts.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Wat zijn de inzichten over nabijheid of bereikbaarheid (DG2012)

Wat is de trade off tussen nabijheid vs bereikbaarheid? Is er wel een tegenstelling? Er zijn twee scholen. De ene school stelt dat nabijheid er voor zorgt dat er minder gereisd hoeft te worden en dat nabijheid de drijvende kracht is in de economische groei van steden als gevolg van gecontenteerde denkkraft en inspiratie. De andere school stelt dat de Randstad een groot stedelijk systeem is en dat goede bereikbaarheid een voorwaarde is voor agglomeratiekracht. Het benodigde potentieel op de arbeidsmarkt voor economische ontwikkeling wordt vergroot door een betere bereikbaarheid. Het KiM levert een kennis-aan-tafel bijdrage rond dit thema waarna er mogelijk een vervolg komt.

Kennislijn B, 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 C, Kennis-aan-tafel

Afwegingskaders gebiedsprogramma's (EA1908)

In 2020 worden ervaringen opgedaan met het toepassen van een afweegkader voor bereikbaarheidsopgaven bij onder andere de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en bij de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het KiM zal meedenken bij het toepassen en waar nodig aanscherpen van het afweegkader.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

9 Programmadirectie Vrachtwagenheffing

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
C	Begeleiding effectmeting vrachtwagenheffing	EA1906	KaT

Toelichting

Begeleiding effectmeting vrachtwagenheffing (EA1906)

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

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

10 Directie Luchtvaart

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Gedragsinterventies luchtvaart	MG1914	Onderzoek
A	De luchtvaartreiziger in beeld	MB2021	Onderzoek
A	Begeleiding Aeolus	B1014	KaT
C	Bijdrage aan consistente MKBA's voor luchtvaart	EA1904	KaT
C	Monitoring luchtvaart	EA1705	KaT
C	Economische toets PlanMER luchtvaart	EA1914	KaT

Toelichting

Gedragsinterventies luchtvaart (MG1914)

In dit project verkent het KiM welke mogelijkheden er zijn om de luchtvaart te verduurzamen. We inventariseren en onderzoeken de haalbaarheid van concrete mogelijkheden van vergroenen, vervangen, verminderen en vermijden van vliegreizen voor verschillende doelgroepen. Ook analyseren we welke interventies het meest kansrijk zijn.

Kennislijn A, Onderzoek

De luchtvaartreiziger in beeld (MB2021)

In dit project analyseert het KiM wie gebruikmaken van de luchtvaart, waarom, hoe vaak en hoe ver. Welke groepen reizigers zijn te onderscheiden en hoe ontwikkelen deze zich? In een eerder project van het KiM lag het accent op de vakantieganger. In dit project worden meerdere groepen reizigers onderscheiden, dus ook verschillende typen zakelijke reizigers.

Kennislijn A, Onderzoek

Begeleiding Aeolus (B1014)

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

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Bijdrage aan consistente MKBA's voor luchtvaart (EA1904)

Bij de recentelijk uitgevoerde MKBA's op het terrein van luchtvaart en luchthavens vallen verschillen in aannames van waarderingskengetallen voor klimaat effecten op. Het KiM stelt een notitie op met een voorstel voor het meer consistent maken van de gehanteerde klimaatwaarderingskengetallen. Daarnaast leven er vragen over onder andere de reistijdwaardering van overstappende luchtvaartreizigers. Het KiM zal een bijdrage leveren aan initiatieven om het toepassen van MKBA's bij luchtvaartprojecten meer consistent te maken.

Kennislijn C, 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. Eerder heeft het KiM een notitie opgesteld met verschillende opties. Nadat de Luchtvaartnota is vastgesteld zal de notitie verder worden toegespitst. Ook wordt daarbij bekeken of het opstellen van factsheets zoals KiM dat in voorgaande jaren op verzoek van de directie Luchtvaart deed, nog zinvol is en zo ja in welke vorm.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Economische toets PlanMER luchtvaart (EA1914)

In opdracht van de directie Luchtvaart wordt een PlanMER ter onderbouwing van de Luchtvaartnota uitgevoerd. Onderdeel daarvan is een analyse van economische effecten. De Commissie MER geeft een advies over de inhoud van de PlanMER. De Commissie MER heeft echter aangegeven de economische effecten niet te kunnen beoordelen. IenW heeft daarom het KiM gevraagd deze toetsing van economische effecten als onderdeel van de PlanMER te organiseren en uit te voeren, met medewerking van drie hoogleraren.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

11 Directie Maritieme Zaken

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Impact van trends en ontwikkelingen op de zeescheepvaart	BR1912	Onderzoek
A	In-, uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	KaT
C	Kosten en baten modal shift beleid	ER2010	Onderzoek
C	Regiefunctie digitalisering in het goederenvervoer	ER2011	Onderzoek
C	De maatschappelijke waarde van (zee)havens en goederen-knooppunten in Nederland	MM1901	Onderzoek
C	Kennisbijdrage Havennota	MM1812	KaT
C	Toekomstvisie kleine droge ladingvaart, een kennisinventarisatie	MM1801	KaT
C	Ontwikkelingen buisleidingen	MM1802	KaT
C	Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem	EA1614	KaT
C	Sturen op knooppunten	MM1807	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 de studie 'Trends en hun invloed op zeehavens'. 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 A, Onderzoek

In-, uit- en doorvoerstatistiek (DM1717)

Het CBS maakt in opdracht van lenW 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 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.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Kosten en baten modal shift beleid (ER2010)

De afgelopen jaren zijn verschillende stimuleringsmaatregelen ingezet om meer goederen per spoor en binnenvaart te vervoeren. En een van de thema's van de Goederenvervoeragenda (GVA) is 'modal shift'. Er wordt in het huidige beleid ingezet op modal shift omdat het goederenvervoer over de weg negatieve externe effecten met zich meebrengt: hogere (CO₂)emissies per vervoerprestatie (in tonkm) dan vervoer per spoor- en binnenvaart, schade aan de wegen, en congestie op het Nederlandse wegennet. Tegelijkertijd bestaan er vragen over de haalbaarheid en het nut van modal shift beleid. Welk deel van de goederenvervoermarkt komt in aanmerking voor modal shift? In welke mate draagt het goederenvervoer

over de weg bij aan de files in Nederland en zijn ook in de toekomst de verschillende emissies hoger dan die voor het goederenvervoer per spoor en binnenvaart? En welk deel van de baten van modal shift slaan neer in het buitenland en moet je die baten dan wel of niet meerekenen? In dit onderzoek willen we deze vragen beantwoorden om zo inzichtelijk te maken wat modal shift beleid Nederland kan opleveren, en hoe de baten zich verhouden tot de kosten van modal shift beleid.

Kennislijn C, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Regiefunctie digitalisering in het goederenvervoer (ER2011)

IenW zet in op het uitrollen van de digitaliseringsstrategie vanuit Government-to-Government en Business-to-Government tot Business-to-Business. Een kennisvraag gaat over de rol van de overheid in verhouding tot private initiatieven zoals Portbase, Cargonaut en het Maritiem Single Window. Vraagt digitalisering om een andere rol van de overheid? Hoe gaat de overheid met private data om? Deze vraag sluit aan bij eerder KiM onderzoek naar nieuwe rollen van de overheid. KiM reflecteert in een essay over de overheidsrol bij digitaliseringsvraagstukken in het goederenvervoer.

Kennislijn C, Onderzoek

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

In dit project geeft het KiM inzicht 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. Het KiM levert een literatuurscan over de maatschappelijke waarde (waaronder de economische) van zeehavens en goederenknooppunten zoals binnenhavens. Waar de huidige literatuur onvoldoende of onvolledig antwoord geeft op de vraag naar de totale maatschappelijke waarde van alle beoogde goederenknooppunten zullen vervolgcities worden uitgezet. In ieder geval is het KiM betrokken bij een onderzoeksvorstel van CBS om statistieken van in- uit- en doorvoer te koppelen aan goederenstromen. Dit geeft naar verwachting beter inzicht in de koppeling tussen diverse maatschappelijke ontwikkelingen en het goederenvervoer.

Kennislijn C, Onderzoek

Kennisbijdrage Havennota (MM1812)

Begin 2020 komt de nieuwe Havennota uit. Naast verwachting volgen dan een aantal vervolgcities waarbij het KiM expertise aanlevert.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

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. Het KiM heeft in 2019 een kennisinventarisatie uitgevoerd. Publicatie hiervan is voorzien voor begin 2020. In vervolg hierop is KiM beschikbaar voor het ad-hoc beantwoorden van vragen over de toekomst van kleine vaarwegen.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Ontwikkelingen buisleidingen (MM1802)

Het KiM brengt kennis in bij de directie Maritieme Zaken bij vragen over de kansen en toekomstige potentiële vraag naar buisleidingentransport in Nederland, en de rol van IenW daarbij. In het bijzonder denkt KiM in 2020 mee over de afwegingen om buiswaardige stoffen al dan niet door de buizen te transporteren. Welke maatregelen zou het rijk kunnen treffen om de afweging te laten kantelen naar buisleidingvervoer? Wat zijn de verwachtingen over toekomstige vraag, ook in het licht van de beoogde CO₂ emissiearme economie in 2050?

Kennislijn C, 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. In 2020 zal deze aanpak geëvalueerd worden. Ook ziet IenW kansen in de toenemende publieke beschikbaarheid van data die bijvoorbeeld helpen bij het inschatten hoe de zeevaartsector in de nabije toekomst ontwikkelt. In overleg met IenW bekijkt KiM bij specifieke vragen of nieuwe indicatoren wenselijk of mogelijk zijn.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Sturen op knooppunten (MM1807)

Voor de goederenknooppunten is een afweegkader opgesteld. De bedoeling is daar een integrale afweging mee te kunnen maken, op bijdrage aan corridordoelen en vervolgens in het MIRT. Het KiM levert een kennisbijdrage over hoe vanuit Rijksperspectief de optimale selectie uit de knooppuntplannen te halen is. In 2020 zal daarbij ook uitgewerkt worden wat kennisvragen zijn rond de potentie van ruimtelijke concentratie van bedrijven op multimodale knooppunten voor mobiliteit en vervoerwijzekeuze.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

12 Financiën, Management en Control

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
C	Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	MM1608	KaT
C	Kennisbijdrage algemeen-economische advisering	MM1506	KaT
C	Communicatie over MKBA en secretariaat interdepartementale kernteam MKBA	E712	KaT
C	Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek	EA1102	KaT
C	Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten	-	KaT
C	Werkgroep discontovoet	ER2012	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 C, 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 lenW.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Communicatie over MKBA en secretariaat interdepartementale kernteam MKBA (E712)

Het KiM stelt informatie over de 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 C, 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 WWL, een passende en consistente oplossing voor moet worden gevonden. Actuele onderwerpen zijn de aannames over de reële groei van de reistijd-waardering in de tijd, de wijze van toedeling van baten aan Nederland of het buitenland en de waardering van leefbaarheidseffecten.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

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. De projectvragen dienen zich veelal gedurende het jaar aan. Voor 2020 zijn 1 á 2 second opinions op wegenprojecten voorzien. Verder is het KiM in 2020 betrokken bij de begeleiding van de MKBA spoorverbinding Gent-Terneuzen.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor, Directie Luchtvaart, Directie Maritieme Zaken

Werkgroep discontovoet (ER2012)

In 2020 wordt een nieuwe discontovoet voor overheidsinvesteringen vastgesteld. De discontovoet speelt een belangrijke rol bij de afweging van beleid van de Rijksoverheid, onder andere bij publieke fysieke investeringen in infrastructuur en bij de waardering van klimaateffecten. Het KiM levert een nader te bepalen bijdrage aan de werkgroep die dit voorstel voorbereidt.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

13 Directie Kennis, Innovatie en Strategie

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	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 A, Kennis-aan-tafel

14 Basisprojecten

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	Onderzoek
A	Verbeteren datakwaliteit reisonderzoek: techniekontwikkeling	DM1711	Onderzoek
A	Begeleiding van en samenwerking in maatwerkonderzoek	DM1702	Onderzoek
A	Vernieuwing statistiek gebruik bestelauto's	DM1508	KaT
A	Goederendata op orde	DM1718	KaT
A	Extra reistijd door stilstaand verkeer	MB2022	KaT

Toelichting

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 groeiende 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 2020 wordt de achtste meting uitgevoerd.

Data uit het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) zijn en worden in verschillende KiM-projecten gebruikt. 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 A, Onderzoek

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. 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 bijvoorbeeld inzicht wilt krijgen in de groep mensen die daadwerkelijk met vervoersarmoede kampt, wil je de mensen die echt minder mobiel zijn kunnen onderscheiden van de minder goed responderende respondenten. Ook onderzoeken we in dit project de implicaties van veranderingen in vormgeving van de onderzoek tools.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

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, woonvoorkeuren in relatie tot mobiliteit en de gebruiker van Mobility-as-a-Service (MaaS). Het opstellen van vragenlijsten vindt plaats in samenwerking tussen het KiM en de betreffende organisatie.

Kennislijn A, Onderzoek

Vernieuwing statistiek gebruik bestelauto's (DM1508)

Er is groeiende vraag 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 A, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid en 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 informatiebehoefte en gaat op basis daarvan samen met de andere partijen meerjarige afspraken maken met het CBS voor jaarlijkse leveringen van een geharmoniseerd goederenvervoerdatabestand.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Directie Openbaar Vervoer en Spoor, Directie Maritieme Zaken en Directie Luchtvaart

Extra reistijd door stilstaand verkeer (MB2022)

De huidige procedure die KiM hanteert voor de berekening van extra reistijd door congestie, en de kosten daarvan, maakt gebruik van RWS-berekeningen van de extra reistijd. RWS baseert zich hierbij op lusmetingen van de snelheid van passerende voertuigen. Lussen hebben echter het probleem dat ze zeer langzaam rijdend en stilstaand verkeer niet goed meenemen. Hiervoor corrigeert RWS, maar het is onduidelijk in hoeverre de extra reistijd van zeer langzaam rijdend en stilstaand verkeer hiermee adequaat wordt meegenomen. RWS onderzoekt dit en zal afhankelijk van de uitkomsten

hiervan de methode mogelijk aanpassen. Het KiM is bij deze ontwikkeling betrokken, en kan afhankelijk van de (tussentijdse) resultaten hierbij ondersteunen, bijvoorbeeld door zelf ook analyses uit te (laten) voeren om de invloed van stilstaand verkeer op de berekening van extra reistijd te schatten. Indien mogelijk kunnen ook Floating Car Data in de analyses worden betrokken, om een inschatting te geven hoe vaak auto's langzaam rijden of stilstaan.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Januari 2020

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 behoort 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

Januari 2020

