



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Werkprogramma 2013

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

# Werkprogramma 2013

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Januari 2013



# Inhoudsopgave

<b>o</b>	<b>Over het KiM en dit werkprogramma</b>	<b>5</b>
0.1	Inleiding	5
0.2	Doel en functie van het KiM	5
0.3	Positionering en werkwijze van het KiM	7
0.4	Kennislijnen	9
0.5	Over dit werkprogramma	11
0.6	Toelichting op de hoofdstukken 1 tot en met 6	12
<b>1</b>	<b>Kennislijn Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte</b>	<b>13</b>
1.1	Toelichting op de kennislijn	13
1.2	De samenhang in het verkeers- en vervoerssysteem en de wisselwerking met de omgeving	14
1.3	Bereikbaarheid en bereikbaarheidsbeleid	18
1.4	Overzichtstabel projecten	22
<b>2</b>	<b>Kennislijn Mobiliteit van groepen</b>	<b>23</b>
2.1	Toelichting op de kennislijn	23
2.2	Overzichtstabel projecten	25
<b>3</b>	<b>Kennislijn Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie</b>	<b>27</b>
3.1	Toelichting op de kennislijn	27
3.2	Gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het mobiliteitssysteem	27
3.3	Transitie naar een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem	28
3.4	Overzichtstabel projecten	29
<b>4</b>	<b>Kennislijn Modellen en data</b>	<b>31</b>
4.1	Toelichting op de kennislijn	31
4.2	Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid	32
4.3	Verkeers- en vervoersmodellen	34
4.4	Overzichtstabel projecten	36
<b>5</b>	<b>Kennislijn Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening</b>	<b>37</b>
5.1	Toelichting op de kennislijn	37
5.2	Het maatschappelijk belang van mobiliteit en transport en in het bijzonder van de mainports	37
5.3	De rol van de overheid en marktordening	39
5.4	Verhoudingen tussen overheidslagen	40
5.5	Overzichtstabel projecten	41
<b>6</b>	<b>Kennislijn Beleidsvaluaties en afwegingskaders</b>	<b>43</b>
6.1	Toelichting op de kennislijn	43
6.2	Methodiekverdieping en -verbreding ex-ante-evaluaties	43
6.3	Het 'laten landen' van inzichten uit de afwegingskaders	45
6.4	Leren van ex-postevaluaties	45
6.5	Het uitvoeren en toetsen van evaluaties	46
6.6	Overzichtstabel projecten	47
	Lijst met afkortingen	49



## o Over het KiM en dit werkprogramma

### 0.1 Inleiding

Voor u ligt het *Werkprogramma 2013* van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Het jaar 2013 is een belangrijk jaar voor het ministerie van IenM. Het regeerakkoord van het kabinet Rutte II bevat de ambitie om sterker uit de crisis te komen. Het regeerakkoord stelt dat infrastructuur en bereikbaarheid van doorslaggevend belang zijn voor onze economie. Het kabinet werkt aan verbeteren van de bereikbaarheid door te investeren én door de bestaande infrastructuur beter te benutten. Openbaar vervoer moet betrouwbaar, toegankelijk en efficiënt zijn en bovendien goed op elkaar aansluiten. Het kabinet bevordert de ontwikkeling van de mainports Schiphol en Rotterdam. Het kabinet kiest voor economische groei die geen afbreuk doet aan ecologie en omgevingskwaliteit. Het regeerakkoord zet verder in op een duidelijke afbakening van taken en verantwoordelijkheden binnen en tussen bestuurslagen. Een effectieve borging van publieke belangen moet samengaan met ruimte voor vernieuwing.

Voor al deze onderwerpen is actuele en wetenschappelijk gefundeerde kennis onontbeerlijk. Het KiM wil ook in 2013 een belangrijke bijdrage leveren aan het bijeenbrengen van kennis en vertalen van kennis naar de beleidspraktijk.

### 0.2 Doel en functie van het KiM

#### Kennisfuncties

Het doel van het KiM is de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken en te verbreden en zo de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid te vergroten. Hiervoor wordt wel de term *evidence-based policy* gebruikt: beleidskeuzen baseren op relevante feiten, gedegen analyses en betrouwbare inschattingen van risico's tegen de achtergrond van (inter)nationaal beschikbare kennis.

Het KiM vervult hierbij drie kennisfuncties:

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

- o het deelnemen in begeleidingscommissies;
- o het adviseren over en assisteren bij de programmering van kennisontwikkeling van instituten buiten IenM.
- **Signaleringsnotities:** notities waarin het KiM onderwerpen agendeert binnen IenM, naar aanleiding van actuele beleidsmatige en wetenschappelijke ontwikkelingen of rapporten van andere partijen. Deze notities worden niet meegenomen in het werkprogramma, wel is er capaciteit binnen het KiM voor beschikbaar.

### Accenten in 2013

Kennis-aan-Tafel is een effectieve, efficiënte en gewaardeerde vorm van kennisinbreng. Bovendien heeft het KiM de ambitie om het jaarlijkse aantal onderzoeksvragen niet te laten krimpen, terwijl de daarvoor beschikbare onderzoekscapaciteit wel merkbaar wordt teruggebracht conform de taakstelling Rutte I. Daarom wordt een groter deel van de onderzoekscapaciteit gereserveerd voor Kennis-aan-Tafel (KaT)-projecten. In 2012 is het percentage van de voor projecten beschikbare onderzoekscapaciteit dat aan Kennis-aan-Tafel (KaT) wordt besteed, verhoogd van 20% naar 35%. In 2013 wordt dat percentage verder verhoogd naar 50% van de beschikbare onderzoekscapaciteit.

Het KiM houdt zijn kennis actueel via de onderzoeksprojecten die het KiM uitvoert. Het grotere accent op Kennis-aan-Tafel projecten maakt het noodzakelijk meer expliciete aandacht te besteden aan het onderhouden en verbreden van de eigen kennisbasis. Die verbreding hangt ook samen met de integrale aanpak van vraagstukken binnen IenM, waarbij kennis over de relatie mobiliteit-ruimte en mobiliteit-milieu een steeds belangrijker rol speelt. Uitgewerkt zal worden welke kennis in 2013 expliciet aandacht behoeft en hoe dit wordt aangepakt, mede met het oog op de te verwachten vragen aan het KiM in de komende jaren.

### Typische kenmerken voor producten en diensten van het KiM

De producten en diensten van het KiM hebben een aantal typische kenmerken. De volgende kenmerken zijn daarvan voorbeelden.

- Voor de beleidsmakers van IenM: het KiM voert projecten in nauw contact met de beleidsmakers van IenM uit; een ‘korte afstand’ van beleidsmakers tot het KiM draagt bij aan een betere kennisbasis, omdat dit leidt tot een betere uitwisseling van bevindingen en onderzoeksresultaten.
- Strategisch beleidsonderzoek: op hoofdlijnen en betrekking hebbend op de eerste fase van de beleidscyclus (agendavorming, beleidsvoorbereiding en evaluatie).
- Beleidsinput: het type beleidsinput dat KiM geeft, is afhankelijk van de beleidsfase:
  - o Agendavorming: het KiM schetst inhoudelijke ontwikkelingen en geeft *beleidsaanrijpingspunten* aan.
  - o Beleidsvoorbereiding: het KiM geeft ex ante de effecten van door de beleidsdirecties aangedragen *beleidsknoppen* of *beleidsinstrumenten* weer; het KiM geeft waar nodig aan dat het palet *beleidsknoppen* breder is dan in eerste instantie door de beleidsdirecties geopperd en evalueert in overleg met beleid ook die bredere verzameling *beleidsknoppen*.
  - o Beleidsevaluatie: het KiM geeft ex durante of ex post de effecten van geïmplementeerde *beleidsinstrumenten* weer.

Het KiM kan en wil geen beleidsadviezen geven omdat verwachte beleidseffecten in de praktijk slechts een onderdeel vormen van politieke en beleidsmatige overwegingen.

- Het KiM voert geen fundamenteel onderzoek uit; wel kan het KiM fundamenteel onderzoek agenderen. Het KiM voert ook geen tactisch-operationeel onderzoek uit (bijvoorbeeld met betrekking tot de praktische vormgeving van specifieke beleidsinstrumenten).
- Macro- en mesoniveau: het KiM richt zich op het macro-niveau (de maatschappij als geheel) en het meso-niveau (groepen in de samenleving). Het KiM richt zich niet op

inzichten op individueel niveau die niet voldoende generaliseerbaar zijn naar grotere groepen in de samenleving.

- Multidisciplinair: keuze voor meerdere invalshoeken vanuit meerdere disciplines. Op die manier krijgen de analyses van het KiM een meer robuust karakter. Ook bij onderzoeken waarbij één bepaalde invalshoek centraal staat, worden de resultaten vanuit meerdere invalshoeken getoetst om de robuustheid te vergroten. Dit komt ook tot uitdrukking in de brede samenstelling van disciplines die binnen het KiM vertegenwoordigd zijn (waaronder economie, sociale geografie, planologie, sociologie, psychologie, verkeerskunde en bestuurskunde).
- Analytisch: niet alleen beschrijvend (welke ontwikkelingen doen zich voor, de wat-vraag), maar ook verklarend (welke factoren liggen erachter, de hoe-vraag).
- Over één of meer belangrijke mobiliteitsdossiers: de ambitie om de kennisbasis van IenM te versterken en te verbreden, heeft betrekking op alle mobiliteitsdossiers van IenM, inclusief de relatie mobiliteit - ruimte en de relatie mobiliteit – duurzaamheid en veiligheid. Het nut is het grootst bij de belangrijkste dossiers (belangrijk in de zin van de mate waarin het beleid bijdraagt aan het oplossen van maatschappelijke problemen, en in de zin van de mate waarin maatschappelijke en politieke discussies plaatsvinden).

### Verschillen en samenwerking met de planbureaus

Er zijn duidelijke verschillen tussen het KiM en de planbureaus. Een belangrijk verschil is dat de planbureaus kijken naar vraagstukken op diverse beleidsterreinen (waaronder mobiliteit) vanuit een bepaalde invalshoek (economie, leefomgeving en gedrag). Het KiM kijkt specifiek naar vraagstukken op het beleidsterrein mobiliteit vanuit verschillende invalshoeken (economie, leefomgeving en gedrag). Verder werkt het KiM vrijwel volledig vraag gestuurd, terwijl de planbureaus de ruimte hebben om zelf onderwerpen op hun agenda te zetten, waarbij zij uiteraard wel hun oor te luisteren leggen bij de departementen. Ook legt het KiM meer het accent op Kennis-aan-Tafel.

Deze verschillen nemen niet weg dat het KiM en de planbureaus meerjarige afspraken hebben gemaakt om op een effectieve en efficiënte manier taken te verdelen. Er zijn ook goede afspraken om 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 bijdragen te leveren aan elkaars publicaties, door gezamenlijk te brainstormen en door kritische reflectie op elkaars producten.

## 0.3

### Positionering en werkwijze van het KiM

#### Positionering

Het KiM is binnen IenM gepositioneerd vanwege het belang van de goede doorwerking van de producten van het KiM en vanwege de directe interactie tussen het KiM en de beleidsdirecties.

Het KiM heeft als kennisinstituut binnen IenM als doel de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken en te verbreden om zo de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid te vergroten (evidence based policy).

#### Samenwerking

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



partijen (of universiteiten), waarna het KiM de resultaten van deze deelonderzoeken integreert in een KiM-product.

### Contacten met de wetenschappelijke wereld

Het KiM heeft tien hoogleraren uit binnen- en buitenland en vanuit verschillende disciplines aan zich verbonden; de KiM-fellows. Deze fellows zorgen voor de wetenschappelijke 'backing' van het werk van het KiM. Een belangrijke taak van de fellows is om projectplannen en conceptpublicaties te *reviewen*. Daarnaast worden ze uitgenodigd voor lezingen en presentaties en voor brainstormsessies om lopende of startende onderzoeken een extra impuls te geven.

De hoogleraren die aan het KiM verbonden zijn:

Naam	Vakgebied	Universiteit
Prof.dr. Martin Dijst	hoogleraar Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit	Universiteit van Utrecht
Prof.dr. Marc Gaudry	emeritus hoogleraar Centre de recherche sur les transports	Université de Montréal, Université de Strassbourg
Prof.dr. Piet Rietveld	hoogleraar Vervoerseconomie	Vrije Universiteit, Amsterdam
Prof.dr. Stef Proost	hoogleraar Energie	Transport en Milieu, Katholieke Universiteit Leuven
Prof.dr. Luca Bertolini	hoogleraar Planologie	Universiteit van Amsterdam
Prof.dr. Bert van Wee	hoogleraar Transportbeleid	TU Delft
Prof.dr. John Preston	hoogleraar Railvervoer en directeur van Transport Onderzoeksgroep	University of Southampton
Prof.dr. Henriëtte Prast	hoogleraar Persoonlijke Financiële Planning	Universiteit van Tilburg
Prof.mr.dr. Ernst ten Heuvelhof	hoogleraar Bestuurskunde	TU Delft
Prof.dr. Eddy van de Voorde	hoogleraar Transport en Ruimtelijke Economie	Universiteit van Antwerpen

Het KiM wil een belangrijke verbindende schakel zijn tussen IenM en de universiteiten op het gebied van mobiliteit. Daartoe draagt het KiM actief bij aan de ontwikkeling van onderzoeksnetwerken zoals TRAIL, en meerjarige kennisprogramma's zoals Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (DBR). Bij alle relevante onderdelen van DBR zijn medewerkers van het KiM betrokken. DBR maakt onderdeel uit van het kennisinitiatief VerDuS (Verbinden van Duurzame Steden). Het KiM zal een bijdrage leveren aan de landing bij beleid van de resultaten van DBR.

Op het terrein van de luchtvaart bestaat het internationale wetenschappelijke netwerk *Airneth*. Zowel *Airneth* als het KiM beogen het luchtvaartbeleid te versterken met wetenschappelijke kennis. De aansturing van *Airneth* vindt daarom sinds medio 2012 plaats door het KiM, na periodieke afstemming met de directie Luchtvaart. Aansturing door het KiM versterkt het vraaggestuurde karakter van *Airneth*-activiteiten, en daarmee de effectiviteit van de kennisinbreng in het luchtvaartbeleid. *Airneth*-activiteiten worden dan ook gericht op ondersteuning van aan het KiM gestelde vragen. Het doel van *Airneth* is verder onveranderd, namelijk het verder uitbouwen, onderhouden en gebruiken van het wetenschappelijk kennisnetwerk op het gebied van luchtvaart. Hiertoe organiseert *Airneth* in opdracht van het KiM workshops, seminars, lectures en position papers waarmee externe wetenschappelijke kennis dichterbij het luchtvaartbeleid wordt gebracht. Daarnaast heeft *Airneth* een functie om beleidsvraagstukken dichterbij de wetenschap te brengen.

### Internationale oriëntatie

Veel kennisvragen vragen om internationaal ontwikkelde kennis of hebben een sterke internationale context. De internationale kenniswereld is echter erg groot en de capaciteit van het KiM beperkt. De internationale strategie is primair gericht op 'kennis halen'. Om

kennis te kunnen 'halen', is het soms noodzakelijk om kennis te 'brengen' en 'kennissen' te hebben. Om kennis te halen en te brengen en om contacten met kennissen te onderhouden, heeft het KiM een aantal specifieke relaties met relevante internationale kennisinstellingen. Ook bezoeken medewerkers van het KiM conferenties en symposia, wordt beperkt internationaal samengewerkt in projecten en participeert het KiM in een aantal internationale verbanden zoals het Joint Transport Research Committee (JTRC).

### Publicaties

Alleen de onderzoeksprojecten uit het werkprogramma van het KiM leiden tot openbare publicaties. Publicatie vindt plaats binnen drie maanden na afronding van het onderzoek. In sommige gevallen kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld als de onderzoeken deel uitmaken van de voorbereidingen van een grote beleidsnota, waarbij relevante onderzoeksrapporten gelijktijdig met het uitbrengen van de nota worden gepubliceerd.

## 0.4 Kennislijnen

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

De belangrijkste kenmerken van een kennislijn zijn als volgt. Een kennislijn:

- draagt bij aan de herkenbaarheid van KiM; een kennislijn maakt daarbij duidelijk op welke kennis het KiM kan worden aangesproken;
- integreert daarbij op een logische manier de 'losse' onderzoeken en Kennis-aan-Tafelvragen, die nu eenmaal het kenmerk zijn van vraaggestuurd werken;
- draagt de kenmerken uit van een typisch KiM-product en versterkt deze;
- geeft een visie op toekomstig mobiliteitsonderzoek weer, en de accenten in het huidige mobiliteitsonderzoek; een kennislijn vormt een meerjarige agenderende 'onderlegger' voor concrete projecten;
- kan naar verloop van tijd weer verdwijnen, terwijl ook nieuwe kennislijnen kunnen worden toegevoegd als daar aanleiding toe is.

Kennislijnen vormen tevens de basis voor de structurering van het werk van het KiM. Het gaat immers om samenhangende clusters van projecten en andere activiteiten van het KiM.

In 2013 worden de volgende kennislijnen onderscheiden:

- 1 Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte.** Beschrijving en verklaring van nationale en internationale ontwikkelingen in mobiliteit en transport. Zowel terugkijken (verklaren aan de hand van sociaal-economische, ruimtelijke, demografische en technologische ontwikkelingen en beleidseffecten) als vooruitkijken (verkenningen voor de middellange en lange termijn ter ondersteuning van robuuste beleidsontwikkeling). Daarbij is er specifiek aandacht voor de wisselwerking met ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. De kennislijn focust daarnaast op bereikbaarheid, met aandacht voor het operationaliseren van het bereikbaarheidsbegrip, ontwikkelingen en analyse van maatregelen gericht op verbetering. Aandacht voor zowel personen- als goederenvervoer en voor netwerken, ketens en knooppunten.
- 2 Mobiliteit van groepen.** In deze kennislijn staat de mobiliteit van specifieke groepen centraal. De kennislijn richt zich op het in beeld brengen van de mobiliteit van specifieke groepen, de autonome en geïnduceerde veranderingen in het mobiliteitsgedrag van dergelijke groepen en de achterliggende factoren. Daarbij worden inzichten op macro-

niveau vertaald naar het meso-niveau: naar groepen c.q. segmenten. De achterliggende factoren bieden naast verklaringen ook mogelijke aangrijppingspunten voor beleidsontwikkeling.

- 3 **Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie.** In deze kennislijn staan duurzame mobiliteit en aan mobiliteit gerelateerde veiligheidsaspecten centraal. Het gaat hierbij zowel om de gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het huidige mobiliteitssysteem als om scenario's voor een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem in de toekomst. Veel aandacht wordt in deze kennislijn besteed aan het transitieproces: hoe ziet een duurzaam en veilig mobiliteitssysteem er uit, wat zijn knelpunten en welke beleidsaangrijppingspunten zijn er om deze transities te bevorderen?
- 4 **Modellen en data.** Stimuleren van voor het mobiliteits- en transportbeleid benodigde ontwikkeling van modellen en verzameling van data. Ontwikkeling van beleidsindicatoren ten behoeve van de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen.
- 5 **Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening.** Inzicht geven in het belang van mobiliteit, transport en infrastructuur voor de sociale, ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland, met accent op de betekenis van de mainports en andere knooppunten. Aandacht voor de mogelijkheden van de overheid om dit belang te borgen. Analyse en verkenning van effectieve en efficiënte verhoudingen tussen overheid en markt in de verschillende sectoren (weg, regionaal openbaar vervoer, spoor, binnenvaart, zeevaart, luchtvaart). Tenslotte de vraag hoe bestuurlijke verhoudingen tussen overheidslagen op een effectieve en efficiënte manier zijn vorm te geven.
- 6 **Beleidsbeoordelingen en afwegingskaders.** Evaluaties van effectiviteit en efficiency van beleidsinstrumenten voor mobiliteit en transport. Zowel ex ante als ex post. Verdieping en verbreding van de methodiek voor ex-ante- en ex-postevaluaties (waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyses – MKBA's), met aandacht voor de economische en de bestuurskundige invalshoek, waarbij people, profit én planet worden geïntegreerd. Het adviseren van de beleidsdirecties over de uitvoering van evaluaties, het zelf uitvoeren van evaluaties en het toetsen van door andere partijen opgestelde evaluaties.

### Gezichtsbepalende projecten in 2013

Binnen de kennislijnen wordt een groot aantal onderzoeksprojecten en andere activiteiten (Kennis-aan-Tafel) uitgevoerd. Soms zijn die gericht op een specifiek beleidsterrein en een specifieke beleidsdirectie. Andere projecten en thema's hebben een bredere betekenis voor het beleid van IenM. Hierna wordt per kennislijn aangegeven welk project of thema gezichtsbepalend is vanwege die brede betekenis. Hetzelfde schema laat ook het verwachte belang voor beleidsdiscussies zien. Dit betreft een momentopname; door actuele politieke en maatschappelijke ontwikkelingen kunnen immers ook andere projecten of thema's gezichtsbepalend worden.

Kennislijn	Gezichtsbepalend projecten	Pag.nr.
1. Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte	Mobiliteitsbalans 2013	14
2. Mobiliteit van groepen	Doelgroepen in en uit de spits	23
3. Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie	Verkenningen duurzaam mobiliteitssysteem 2050	28/29
4. Modellen en data	Mobiliteitspanel Nederland	32
5. Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening	Systeem- versus resultaatverantwoordelijkheid	39
6. Beleidsbeoordelingen en afwegingskaders	Adaptief beleid	44

### Verantwoordelijke managers

Het managementteam van het KiM bestaat uit Jaap de Wit (wetenschappelijk directeur), Arjen 't Hoen (plaatsvervangend directeur, tevens kennislijnmanager) en Jan van der Waard (kennislijnmanager). De verantwoordelijkheid voor de kennislijnen is als volgt verdeeld.

Kennislijn	Verantwoordelijk MT-lid
1. Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte	Jan van der Waard
2. Mobiliteit van groepen	Jan van der Waard
3. Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie	Arjen 't Hoen
4. Modellen en data	Jan van der Waard
5. Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening	Arjen 't Hoen
6. Beleidsevaluaties en afwegingskaders	Arjen 't Hoen

### Relatie SKIA

In de Strategische Kennis- en Innovatieagenda (SKIA) van IenM zijn strategische kennisvragen van IenM opgenomen, ingedeeld in zeven thema's. Voor zover deze kennisvragen betrekking hebben op het werkteerrein van het KiM én de vragen door de beleidsdirecties van het KiM daadwerkelijk aan het KiM zijn gesteld, zijn deze opgenomen in dit werkprogramma. De SKIA-thema's kunnen als volgt aan de kennislijnen van het KiM worden gerelateerd.

SKIA thema...	... komt vooral terug in KiM kennislijn(en)
A Energieke samenleving, governance en decentralisatie	5 Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening
B Financiering, verdienmodellen en andere marktbenadering	5 Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening
C Individualisering en gedrag	1 Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte 2 Mobiliteit van groepen
D Gebiedsontwikkeling	1 Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte 5 Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening
E Knooppunten en netwerken	1 Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte 4 Modellen en data 6 Beleidsevaluaties en afwegingskaders
F Duurzame mobiliteit	3 Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie
G Het sluiten van energie-, grondstof- en waterketens	-

Vooraf van de SKIA-thema's E en F komen veel terug in het KiM werkprogramma 2013. In mindere mate geldt dit voor de SKIA-thema's A, B, C en D.

## 0.5 Over dit werkprogramma

### Totstandkoming werkprogramma

Het werkprogramma van het KiM komt vraaggestuurd tot stand (met uitzondering van de in paragraaf 0.2 genoemde signaleringsnotities). Het doel van het KiM is immers om de strategische kennisbasis van het mobiliteitsbeleid te versterken. De vraagarticulatie is geen eenrichtingverkeer tussen beleidsdirecties en het KiM, in de zin van 'het beleid vraagt, KiM draait'. Vraagarticulatie vraagt om een actieve dialoog, gebaseerd op een constante inspanning van het KiM om de beleidsdirecties regelmatig te confronteren met strategische ontwikkelingen, maatschappelijke trends en toekomstige beleidsonderwerpen die het mobiliteitsterrein kunnen raken. Anders gezegd, het KiM heeft een belangrijke kennis ontsluitende functie voor het beleid in strategische zin.

Nieuwe projectideeën zijn kritisch geprioriteerd. Dit is gedaan op basis van de urgentie van een project voor opdrachtgevers, aansluiting van de onderzoeksvragen op de kennis en kunde van het KiM en de mate waarin een typisch KiM-product (zie paragraaf 0.2) kan worden geleverd. Hiervoor is op verschillende niveaus afstemming geweest met de verschillende onderdelen van IenM. Daarnaast is overlegd over het werkprogramma met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het Centraal Planbureau (CPB) en het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP). Het werkprogramma wordt vastgesteld door de secretaris-generaal van IenM.

### **Dynamisch werkprogramma**

Het werkprogramma heeft een dynamisch karakter. Tussentijdse bijstellingen van en aanvullingen op het programma kunnen leiden tot een andere prioriteitsstelling, tot een andere vorm van uitvoering of tot afzien van onderzoek over een bepaald onderwerp.

## **0.6**

### **Toelichting op de hoofdstukken 1 tot en met 6**

De hoofdstukken 1 tot en met 6 van dit werkprogramma bevatten beschrijvingen van de inhoud van de projecten en activiteiten per kennislijn.

Per kennislijn geven we eerst een toelichting op de inhoud van de kennislijn en worden de verschillende onderdelen beschreven die deel uitmaken van de kennislijn. Per onderdeel worden eerst de projecten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel) beschreven. Het gaat hierbij zowel om projecten die doorlopen uit 2012 als projecten die starten in 2013. Per project wordt de titel, het soort project (onderzoek of KaT, de opdrachtgever, het projectnummer, de verwachte capaciteitsinzet (groot, middelgroot of klein<sup>1</sup>) en het verwachte startkwartaal weergegeven. Vervolgens wordt een korte beschrijving gegeven van kleine Kennis-aan-Tafel projecten die binnen een onderdeel van een kennislijn vallen.

Met de in dit werkprogramma genoemde projecten is de capaciteit van het KiM maximaal benut. Dat betekent dat kennisvragen die na het verschijnen van dit werkprogramma gesteld worden welkom zijn, maar mogelijk wel in overleg met de opdrachtgevers tot herprioritering leiden.

<sup>1</sup> Globaal rekenen we voor een klein project 0,1 FTE, voor een middelgroot project 0,3 FTE en voor een groot project 0,6 FTE.

# 1 Kennislijn Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte

## 1.1 Toelichting op de kennislijn

Het verkeers- en vervoerssysteem is een complex systeem. Veel factoren, zoals demografische en sociaal-economische ontwikkelingen, informatisering, technologische ontwikkelingen en ruimtelijke ordening en inrichting, bepalen de omvang en het karakter van de vraag naar mobiliteit van personen en goederen. Omdat specifieke factoren invloed hebben op de wijze waarop de mobiliteit- en transportvraag wordt afgewikkeld bepalen die factoren ook het bij die mobiliteit behorende niveau van bereikbaarheid. Zo maken technologische ontwikkelingen nieuwe vormen van het aanbod aan voorzieningen mogelijk. Inzicht in de mobiliteit en bereikbaarheid bepalende factoren en de interacties tussen verkeer en vervoer en de (ruimtelijke) omgeving, levert een beeld van mogelijke aanknopingspunten voor te voeren beleid en vormt daarmee basiskennis voor de beleidsontwikkeling op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Vanwege steeds sneller wisselende ontwikkelingen in invloedfactoren, is het steeds belangrijker om ontwikkelingen en hun doorwerking naar mobiliteit nauwlettend te volgen.

Het feit dat de domeinen infrastructuur, ruimte en milieu binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) zijn samengebracht, maakt het mogelijk om ruimtelijke ordening en bereikbaarheid beleidsmatig in nauwere samenhang vorm te geven. Infrastructuurbeleid c.q. bereikbaarheidsbeleid, ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijk beleid zijn nauw met elkaar verbonden. Mobiliteitsbeleid kan de ruimte beïnvloeden; nieuwe infrastructuur kan een gewenste, maar soms ook een ongewenste structurende werking hebben op de omringende ruimte. Andersom kunnen besluiten in het ruimtelijke domein, zoals grootschalige verstedelijking, gewenste en ook ongewenste consequenties hebben voor mobiliteit en bereikbaarheid. Kennis over de wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en inrichting en bereikbaarheid, is van belang om de effecten van beleidsinterventies te kunnen inschatten en een juiste afweging te maken over in te zetten beleidsinstrumenten.

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

Verbetering van de bereikbaarheid vormt een centrale doelstelling binnen het nationaal verkeers- en vervoersbeleid. In deze kennislijn krijgt bereikbaarheid dan ook speciale aandacht. Centraal daarbij staat de ontwikkeling en toepassing van kennis rond operationalisering van het bereikbaarheidsbegrip, probleemanalyse en de verkenning van mogelijkheden tot verbetering van de bereikbaarheid met specifieke beleidsmaatregelen, zoals

investeringen in infrastructuur, ruimtelijke ordening en inrichting, benuttingsmaatregelen, mobiliteitsmanagement en fiscale maatregelen. We hanteren hierbij een brede benadering, door ons te richten op zowel personen- als goederenvervoer (slim gebruik van netwerken en slimme logistiek, zowel unimodaal als multimodaal), op zowel ketens als knooppunten en op de interactie met de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling.

Binnen deze kennislijn staan twee onderdelen centraal:

- De samenhang in het verkeers- en vervoerssysteem en de wisselwerking met de omgeving;
- Bereikbaarheid en bereikbaarheidsbeleid.

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen op dit terrein. De volgende paragrafen laten per onderdeel zien welke concrete activiteiten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-tafel) het KiM in 2013 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen.

## 1.2

### De samenhang in het verkeers- en vervoerssysteem en de wisselwerking met de omgeving

Kennis van de interne samenhang binnen het verkeers- en vervoerssysteem en de wisselwerking met de omgeving, bijvoorbeeld in de vorm van het ruimtelijk systeem, is essentieel om in het (recente) verleden geconstateerde mobiliteitsontwikkelingen te kunnen verklaren aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen en geïmplementeerd beleid. De kennisactiviteiten op dit onderdeel betreffen het beschrijven van het systeem in verleden, heden en toekomst en het verklaren van gerealiseerde mobiliteitsontwikkelingen en consequenties voor bereikbaarheid. Naast de werking van het systeem staat hier ook het inzicht in relevante gerealiseerde en/of te verwachten ontwikkelingen in invloedfactoren centraal. Kennis van deze ontwikkelingen is, samen met de kennis over de samenhang in het verkeers- en vervoerssysteem, een voorwaarde om inzicht te krijgen in de te verwachten ontwikkelingen in mobiliteit en bereikbaarheid. Vroegtijdige herkenning van mogelijke ontwikkelingen stelt het beleid in staat om te anticiperen op eventueel te verwachten negatieve gevolgen en adaptieve strategieën te ontwikkelen. Op dit punt ligt zeker een relatie naar de kennislijnen 4 (voor wat betreft modelontwikkeling) en 6 (voor wat betreft instrumentarium; afwegingskaders).

#### Projecten

##### Mobiliteitsbalans 2013

Het doel van de jaarlijkse Mobiliteitsbalans is om beleidsmakers, onderzoekers, politici en organisaties werkzaam in het veld van verkeer en vervoer van objectieve (achtergrond) informatie te voorzien. De publicatie geeft een overzicht van de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland. Naast een beschrijving van de ontwikkeling van de mobiliteit geeft de balans verklaringen voor de groei van het personen- en goederenvervoer. Daarmee kan de balans worden gebruikt voor de beleidsvorming en tevens input vormen voor het maatschappelijk debat over mobiliteit in zijn algemeenheid. Specifieke inhoudelijke accenten voor de Mobiliteitsbalans 2013 zullen in overleg met de beleidsdirecties worden geïnventariseerd. Potentiële onderwerpen zijn bijvoorbeeld verstedelijking en mobiliteit, de rol van de fiets en inter-/multimodaliteit.

DGB Luchtvaart  
Onderzoeksproject, OG1107,  
middelgroot, doorloop

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

Het Nederlandse luchtvaartbeleid is opgesteld binnen een context van een aantal zekere en onzekere ontwikkelingen in de luchtvaart. Dit zijn bijvoorbeeld de liberalisering van de luchtvaartmarkt, toenemende consolidatie van luchtvaartmaatschappijen, toenemende concurrentie vanuit het Midden-Oosten (o.a. Dubai en Emirates), demografische ontwikkelingen, ontwikkeling van de wereldeconomie, het internationaal toerisme, mutatie van Low Cost Carrier business modellen, concentratie in de Low Cost Carrier-sector, voortschrijdende internalisering van externe milieukosten et cetera. Sommige ontwikkelingen manifesteren zich al langer, andere ontwikkelingen zijn relatief nieuw, of tekenen zich nu aan de horizon af. Tijdens het project wordt de betekenis van deze ontwikkelingen voor het IenM-beleid in specifieke workshops geanalyseerd. Tijdens het project worden de resultaten actief met DGB gedeeld, teneinde te kunnen inspelen op eventuele gewenste of ongewenste ontwikkelingen. Voor zover beschikbaar zullen de resultaten ook worden gebruikt voor het jaarverslag van de directie Luchtvaart van DGB. Na afloop van het project kan worden gezien of specifieke trends een verdiepende analyse verdienen.

DGB Luchtvaart  
Onderzoeksproject, OG1204,  
middelgroot, eerste kwartaal

### **Invloedsfactoren ontwikkeling vraag regionale luchthavens**

Het aandeel van de regionale luchthavens in het luchtverkeer is de laatste jaren sterk gegroeid. Ook in andere landen is deze trend waarneembaar. Duidelijk is dat deze groei samenhangt met de opkomst van low-cost maatschappijen als Ryanair, maar ook andere factoren spelen een rol. In navolging van een in 2012 uitgevoerde nationale vraaganalyse zal in dit project worden onderzocht welke factoren bepalend zijn voor de functie en rol van regionale luchthavens van nationale betekenis. Belangrijke actoren zijn hier de regionale overheden. Ook zij maken een afweging tussen de lusten (economie en bereikbaarheid) en lasten (met name geluid). Onderzocht zal worden tot welke afwegingen die overheden komen en welke omstandigheden daarbij een rol spelen. Voor het gebruik van de luchthavens zijn consumentenvoorkeuren uiteindelijk doorslaggevend. Er wordt dan ook tevens gekeken naar het reisgedrag en de luchthavenkeuze van de Nederlandse luchtvaartconsument (inclusief hun gebruik van Schiphol). Tevens wordt gekeken naar de omvang van het 'catchment area' van deze velden buiten de landsgrenzen en vice versa de aantrekkende werking van Nederlandse ingezetenen door buitenlandse (regionale) velden. Mede op grond van de momenteel uitgevoerde capaciteitsstudie (o.b.v. AEOLUS) zal de grote hoeveelheid geïnventariseerde detailvragen nader worden geprioriteerd.

DGB Strategie  
Kennis-aan-Tafel, OG1209, klein,  
doorloop

### **OECD territorial review**

De OESO voert in 2012/2013 een zogenoemde Territorial Review uit voor Nederland. Daarbij bestaat beperkt aandacht voor infrastructuur en bereikbaarheid. Het KiM levert met beschikbare informatiebronnen en specifieke kennis van het mobiliteitssysteem een actieve bijdrage aan de beantwoording door IenM van door de OECD op het gebied van infrastructuur en mobiliteit gestelde vragen.



DGMI Internationaal  
Kennis-aan-Tafel, OG1208, klein,  
doorloop

#### **Bijdrage aan IenM dossierteam “Horizon 2020”**

Horizon 2020 is de naam van het vorm te geven EU kaderprogramma. Binnen ‘Horizon 2020’ wordt het Strategic Transport Technical Program het transport gerelateerde deel. Binnen IenM is een dossierteam actief, gericht op de voor IenM relevante beïnvloeding van het onderzoeksprogramma. Het KiM participeert met ‘kennis aan tafel’ in het dossierteam.

DGB Strategie  
Kennis-aan-Tafel, OG1210,  
middelgroot, doorloop

#### **Actualiseren lange termijn scenario’s**

In 2010 is door het CPB met “The Netherlands of 2040” een eerste schets gegeven van vier nieuwe toekomstbeelden ter vervanging van de vier in 2006 gepubliceerde WLO-scenario’s. In 2012 zijn CPB en PBL gestart met de zogenoemde Horizonscan Welvaart en Leefomgeving, waarin samen met beleidsmakers wordt bekeken welke nieuwe trends aandacht verdienen en of er wel aanleiding is om deze trends te vertalen naar scenario’s met een verdere vertaling naar diverse sectoren. De planning van een eventueel volgende scenario-studie is nog onbekend; een start in 2013 behoort tot de mogelijkheden. KiM levert in het project een kennisbijdrage op het gebied van personen- en goederenvervoer.

DGB Unit Strategie  
(andere betrokken directie: DGRW  
Ruimtelijke Ontwikkeling)  
Onderzoek, BR1302, middelgroot,  
eerste kwartaal

#### **Mobiliteit en gedifferentieerde (bevolkings)groei**

De groei van de bevolking is gedifferentieerd naar gebiedstypen. De groei en veranderingen in samenstelling zijn voor de grote steden beduidend anders dan voor het landelijk gebied en voor minder sterk verstedelijkte gebieden. Met een actieve betrokkenheid vanuit het PBL, richt het project zich op de consequenties van deze demografische en ruimtelijke ontwikkelingen op mobiliteit en bereikbaarheid. In het project wordt een relatie gelegd met o.a. bestaande demografische scenario’s, nieuwe lange termijn scenario’s, mobiliteitsaspecten van zogenoemde “Smart Cities” en met mogelijke concepten voor adaptieve beleidsvorming.

DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling  
Kennis-aan-Tafel, BB1211, klein,  
doorloop

#### **Bijdrage aan rijksprojectteam Rijkvisie op de Zuidvleugel**

Het KiM levert in de vorm van Kennis-aan-Tafel een actieve bijdrage aan het Rijksprojectteam binnen de projectorganisatie die zich bezighoudt met het tot stand brengen van de Rijkvisie op de Zuidvleugel. De kennisinbreng betreft kennis van de wisselwerking tussen het ruimtelijk systeem en het verkeers- en vervoersysteem. In 2013 zijn vergelijkbare activiteiten te verwachten voor andere Rijksgebiedsvisie projecten.

DGRW Gebieden en Projecten  
(andere betrokken directie: DGB  
Strategie)  
Onderzoek, BR1303, middelgroot,  
eerste kwartaal

### **Beleidsinstrumenten voor multimodale knooppunten**

In multimodale knooppunten worden (kruisingen van) hoofdinfrastructuur en ruimtelijke inrichting geïntegreerd ontwikkeld. Dit geldt voor de planvorming, maar ook voor financiering en exploitatie. Gewijzigde woonvoorkeuren, veranderde vestigingsplaatskeuze van bedrijven en een gewijzigde vervoersplanning leveren samen een nieuwe omgeving waarin de ontwikkeling van dergelijke knooppunten zich kan ontwikkelen, maar welke instrumenten heeft het Rijk eigenlijk om de totstandkoming van dergelijke knooppunten voor personen en goederenvervoer te stimuleren. In het project wordt aan de hand van een aantal voorbeelden succes- en faalfactoren voor goed functionerende knooppunten geïnventariseerd. Via de succesfactoren worden aanknopingspunten gezocht voor bruikbare beleidsinstrumenten. Mogelijk wordt dit project geïntegreerd met project BM1205 ("Verschillen in knooppunten") in kennislijn 5.

DGB Strategie  
Kennis-aan-Tafel, BR1304,  
middelgroot, tweede kwartaal

### **Uitwerking quick scan beleidsaspecten Topsector logistiek**

In 2012 maakte het KiM in het project "Quick Scan Beleidsaspecten Topsector Logistiek" een globale analyse van de effecten van de acties uit de Partituur Topsector Logistiek op de doelen van IenM. In dit project wordt deze analyse verder uitgediept. Waar zou de topsector logistiek accenten (binnen hun eigen actieagenda) moeten leggen voor maximaal/optimaal afgeleid positief resultaat voor maatschappelijk doelen (bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid). Meer specifiek kan worden gekeken naar vragen als "welke acties de afzonderlijke sectoren/modaliteiten kunnen nemen om aan te sluiten bij een synchromodaal systeem?" en "welke mogelijke aangrijpingspunten/middelen die stakeholders (overheid en bedrijfsleven) ter beschikking hebben om de beladingsgraad te verhogen". Daarbij zal vervolgens worden gekeken welke effecten deze acties hebben op de IenM doelen.

DGMI Veiligheid en Risico's  
Onderzoek, OG1213, middelgroot,  
derde kwartaal

### **Gevolgen van mondiale ontwikkelingen productie en gebruik gevaarlijke (afval) stoffen voor vervoer in Nederland**

Er is sprake van een wereldwijde verschuiving van productielocaties van gevaarlijke stoffen en een potentiële toename van het gebruik van LNG en waterstof als motorbrandstof voor transportmiddelen (auto, binnenvaart). Daarnaast bestaat de verwachting dat het vervoer van afval, waaronder ook gevaarlijk afval, en van biobrandstoffen de komende jaren zal toenemen. Dit onderzoek richt zich op het verkrijgen van inzicht in de mogelijke gevolgen van deze ontwikkelingen voor het transport van dergelijke stoffen in Nederland.

### **Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten**

Met betrekking tot dit onderdeel van deze kennislijn worden door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. De nadruk ligt hierbij op beantwoording van vragen over de (inter)nationale ontwikkeling in mobiliteit en bereikbaarheid en over maatschappelijke trends rond mobiliteit.

## 1.3 Bereikbaarheid en bereikbaarheidsbeleid

Het verkeers- en vervoerssysteem bestaat uit een set complementaire vervoerwijzen. De hoofdmodaliteiten zijn weg, spoor, water en lucht, maar daarbinnen bestaat een breed arsenaal aan vervoermiddelen zoals de auto/vrachtwagen, trein, (elektrische) fiets, bus, tram, metro en taxi. Elk van de vervoermiddelen heeft zijn eigen kracht en markt. Afhankelijk van zaken als reismotief en herkomst- en bestemmingslocatie, kiest de reiziger of verlader het optimale vervoermiddel. De personenauto/vrachtwagen is een bijzonder populaire keuze.

Een eerste focus binnen dit onderwerp vormt het operationaliseren van het bereikbaarheidsbegrip. Hierbij gaat het enerzijds om verbreding van het begrip bereikbaarheid als beleidsdoelstelling. Anderzijds vormt de kennis rond de verdieping van inzichten in specifieke aspecten van bereikbaarheid, zoals comfortaspecten en reistijdbetrouwbaarheid, een specifiek aandachtspunt.

Na diverse strategische beleidsnota's waarin het bereikbaarheidsbegrip voornamelijk betrekking had op reistijdverlies op het hoofdwegennet, introduceerde de Nota Mobiliteit een extra focus op betrouwbaarheid en robuustheid als kernbegrippen in het nationaal verkeers- en vervoersbeleid. Daarmee ontstond de behoefte aan een nadere uitwerking van deze begrippen. Het KiM heeft in dit kader onderzoek uitgevoerd gericht op nadere begripsbepaling, maar rond verdere operationalisering binnen het beleidsproces bestaan nog de nodige kennisleemten. In de thans geldende *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* is het bereikbaarheidsbegrip sterk verbreed met de introductie van een op gegeneraliseerde kosten gebaseerde operationalisering.

Een tweede focus vormt de wijze waarop de bereikbaarheid verbeterd kan worden door aanpassingen in het verkeers- en vervoerssysteem en de directe omgeving (bijvoorbeeld het ruimtelijk systeem). Daarbij wordt naar alle modaliteiten gekeken. Speciale aandacht gaat uit naar multimodale verplaatsingen, waarbij voor één verplaatsing van verschillende modaliteiten gebruik wordt gemaakt. Zo zijn loopafstand, de aanwezigheid en gemak van fietsstallingen medebepalend voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Ook is de kwaliteit van de bus, tram en metro van invloed op de aantrekkelijkheid van het reizen per trein. Verder is de aanwezigheid van fietstransferia bepalend voor de aantrekkelijkheid om voor het eerste of laatste stukje van de reis de fiets te pakken. Naast onderzoek dat is gericht op het vaststellen van aangrijpingspunten voor nieuw beleid, wordt er in dit thema ook gekeken naar het toetsen van de effectiviteit van dergelijke opties voor de bereikbaarheidsdoelstellingen.

### Projecten

#### **Robuustheid en betrouwbaarheid in concrete projecten**

De potentiële effecten van beleidsmaatregelen om robuustheid en betrouwbaarheid te verbeteren, kunnen met beschikbare modellen nog niet goed in beeld worden gebracht, terwijl in recent KiM onderzoek nu wel een monetaire waardering van deze grootheden beschikbaar is gekomen. Het is daarom nodig deze effecten voor concrete projecten in te schatten. Dat kan op basis van uit specifiek onderzoek op te stellen vuistregels of op basis van modelberekeningen met nog te ontwikkelen modelinstrumenten. In 2013 is in opdracht van DGB veel ontwikkelwerk door DVS op dit punt voorzien, waarbij het KiM een begeleidende rol zal spelen (zie kennislijn 4). Na het gereedkomen van deze instrumenten en rekenregels zal door het KiM kunnen worden gewerkt aan een systematische opzet hoe deze methoden in projecten te gebruiken.

DGRW Gebieden en Projecten  
Kennis-aan-Tafel, BB 1218,  
middelgroot, eerste kwartaal

### **De betekenis van infrastructuur voor Topsectoren**

De verschillende topsectoren worden gekenmerkt door qua omvang en karakteristiek verschillende mobiliteitsbehoeften. Binnen de topsector Logistiek is de relatie naar de kwaliteit van de infrastructuur evident, maar welke eisen stellen andere topsectoren als “agri&food” en “high tech” aan het verkeers- en vervoersysteem en op welke wijze leveren ze een belasting van het systeem. Voorgesteld wordt dit inzicht te verkrijgen via een gebiedsanalyse. Een mogelijke optie zou Brainport Avenue kunnen zijn. Eventueel kan de studie worden uitgebreid naar een breder scala aan ruimtelijke wensen die zijn verbonden aan bepaalde sectoren.

DGB Strategie  
(andere betrokken directie: DGRW  
Gebieden en Projecten)  
Kennis-aan-Tafel, BR 1305,  
middelgroot, derde kwartaal

### **Vragen veranderende toekomstverwachtingen om nieuwe beleidsinstrumenten bereikbaarheid?**

De Mobiliteitsbalans 2012 leert ons dat toekomstverwachtingen alsmaar onzekerder worden, doordat nieuwe, tot nu toe niet onderkende sociaal maatschappelijke trends relatief snel kunnen opkomen, met onzekere effecten op de mobiliteitsontwikkeling en ontwikkeling van de bereikbaarheid. Wat zijn de axioma's in het bereikbaarheidsbeleid en in welke mate zijn deze nog kloppend met de nieuwe inzichten in macro-economische ontwikkeling en gedrag? Middels een of meer essays over dit onderwerp wordt gezocht naar nieuwe aanknopingspunten. Eventueel kunnen de essays worden toegespitst op de rol die reizigersinformatie in dit verband kan spelen. Daardoor ontstaat een koppeling met BB1106 (Kwaliteitsbehoeften van de moderne OV-reiziger).

DGB Strategie  
(andere betrokken directie: DGRW  
Gebieden en Projecten)  
Onderzoek en Kennis-aan-Tafel,  
BR 1306, groot, tweede/derde  
kwartaal

### **(Middel)lange termijn verkenning bereikbaarheid bij verschillende beleidsscenario's**

Veranderende verwachtingen in maatschappelijke trends met een sterke weerslag op de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid nopen tot regelmatige verkenning van deze gevolgen. Dergelijke analyses vormen in feite de probleemanalyse die als referentie kan dienen bij de beoordeling van de effectiviteit van bestaande en nieuwe beleidsopties voor bereikbaarheidsbeleid. Met deze aanpak kunnen vragen worden beantwoord als “hoe ontwikkelt de mobiliteit zich als we langdurig niet meer investeren in aanleg en alleen nog maar in betere benutting, beheer & onderhoud?”, “wat draagt bij aan een robuust mobiliteitssysteem dat beter omgaat met differentiatie (groei-krimp; regio-randstad etc.)?” en “wat zijn de no-regrets voor bereikbaarheidsbeleid”.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor  
Onderzoeksproject, BB 1108, klein,  
doorloop

### **Fiets in de Keten - afwegingskader**

De fiets speelt in toenemende mate een rol in multimodale verplaatsingen. Een voorbeeld hiervan is de populariteit van de ov-fiets. Deze rol zou nog verder kunnen worden uitgebouwd door het fietsgebruik verder te faciliteren. Op dit moment ontbreekt daartoe echter een beoordelingskader voor fietsvoorzieningen. In opdracht van DGB worden de eerste stappen gezet om tot een dergelijk kader te komen. Het KiM levert in de vorm van Kennis-aan-Tafel begeleiding aan dit project. Optioneel volgt in een latere fase een verdiepend onderzoek naar de tijdwaardering van fietsers.

DGB Beter Benutten  
Kennis-aan-Tafel, BB1113, klein,  
doorloop

### **KiM-bijdrage monitoring en evaluatie Beter Benutten**

Gekoppeld aan de implementatie van regionale maatregelenpakketten binnen het programma Beter Benutten wordt tevens een monitorings- en evaluatiesystematiek op programmaniveau ontwikkeld. Het doel is om op dit niveau te kunnen vaststellen wat wel en niet werkt en hoe die vaststelling te organiseren zonder alle projecten afzonderlijk te evalueren. Aan het KiM is gevraagd de ontwikkeling van een monitorings- en evaluatiesystematiek en eventuele uitbestedingen in dit kader met kennis te ondersteunen en incidenteel een rol te spelen als kwaliteitsbeoordelaar.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid  
Kennis-aan-Tafel, BB1112, klein,  
doorloop

### **Review evaluatiemethodiek Praktijkproef Amsterdam**

De Praktijkproef Amsterdam heeft tot doel de mogelijkheid te onderzoeken om met gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement bij te dragen aan een betere benutting van het wegennetwerk in de omgeving van Amsterdam. Het is een samenwerkingsproject van Rijk en de decentrale overheden. De totale doorlooptijd van de proef is ongeveer drie jaar. Het KiM voert in opdracht van DGB WV *reviews* uit op de geplande ex-ante- en ex-postevaluaties in het kader van de Praktijkproef Amsterdam. In iedere review wordt een wetenschappelijk onafhankelijk oordeel gegeven over de uitgevoerde evaluaties. Daarbij gaat het om de toe te passen evaluatiemethodieken en de resultaten uit de evaluaties.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor  
Onderzoeksproject/Kennis-aan-  
Tafel, BB1106, middelgroot,  
tweede kwartaal

### **Kwaliteitsbehoeften van de moderne openbaar vervoer reiziger**

In de vormgeving van het openbaar vervoer beleid krijgt een oriëntatie vanuit de gebruiker een steeds centralere rol. In dat verband is het belangrijk te weten wat precies de behoeften van potentiële reizigers zijn. In de wereld waarin de (actuele) informatie m.b.t. verplaatsingsmogelijkheden snel aan kwaliteit en beschikbaarheid wint, ligt het voor de hand kennis/inzicht te verkrijgen of en zo ja welke reizigers het meest genegen zijn hun verplaatsingsgedrag te veranderen op basis van gepresenteerde informatie; stapt men daadwerkelijk makkelijker over bij goede OV-informatie? Wat betekent dit voor gewenste kwaliteitsniveaus en hoe kunnen dergelijke factoren beter worden meegenomen in het huidige systeem van beleidsgestuurde contractfinanciering. Op basis van bestaande kennis kan het KiM met Kennis-aan-Tafel op korte termijn een eerste bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het beleid op dit gebied. Kennisleemten kunnen met onderzoek worden opgevuld.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid  
(andere betrokken directies: DGB  
Strategie, DGRW Ruimtelijke  
Ontwikkeling)  
Kennis-aan-Tafel, BB1201, klein,  
derde kwartaal

### **Instrumenten voor bereikbaarheidsbeleid in het ruimtelijk domein**

De relatie tussen ruimtelijke ordening (RO) en inrichting en mobiliteit is een veel bestudeerd onderwerp. De veranderde inrichting van de ruimte leidt tot een wijziging in de activiteitenpatronen van personen en een verandering in de mobiliteitsvraag, wat weer een effect heeft op de bereikbaarheid. Het lokaliseren van dienstverlenende bedrijvigheid in centrumlocaties rondom bestaande ov-stations (oude A-locaties), in combinatie met parkeerrestricties, beperkt bijvoorbeeld het autoverkeer. Nieuwbouwlocaties aan de randen van de steden (Vinex-locaties) kunnen tot meer files leiden. Omgekeerd heeft de aanleg van infrastructuur (weg en openbaar vervoer) een effect op het ruimtelijke gedrag van mensen en bedrijven. Als gevolg van de 'nieuw' opgeroepen mobiliteit kan de bereikbaarheid van locaties afnemen en ontstaan knelpunten in het transportsysteem. Het KiM stelt een notitie op waarin, op basis van de literatuur, ervaringen uit het verleden en voorbeelden uit het buitenland, inzichtelijk

wordt gemaakt hoe de samenhang tussen RO, mobiliteit en bereikbaarheid werkt. Welke principes, zowel vanuit het RO-systeem als uit het transportsysteem, hebben een gunstige invloed op de bereikbaarheid en welke principes beïnvloeden de bereikbaarheid op een minder gunstige manier? Bij de uitvoering van dit project wordt het PBL actief betrokken.

DGMI Internationaal  
Kennis-aan-Tafel, BB1204, klein,  
doorloop

#### **Bijdrage aan IenM dossierteam TEN-T**

Het KiM levert een bijdrage in het IenM-brede dossierteam TEN-T met Kennis-aan-Tafel rond infrastructuurplanning, vervoersontwikkeling en afwegingsmethoden. Eventueel kan KiM ook een rol spelen bij de beoordeling van nieuwe aanvragen in het kader van de TEN-T subsidieronde.

DGB Beter Benutten  
Onderzoek, BB1216, middelgroot,  
doorloop

#### **Effecten van het nieuwe werken op congestie**

Met Het Nieuwe Werken wordt beoogd om medewerkers meer vrijheid, verantwoordelijkheid en technologische ondersteuning te geven om effectiever te kunnen werken. Verondersteld wordt dat medewerkers hierdoor ook meer tijd- en plaatsafhankelijk kunnen werken en minder gebruik zullen maken van het mobiliteitssysteem, zeker indien er sprake is van piekbelasting (o.a. files op het wegennet). Er bestaat echter nog weinig inzicht in de mate waarin het Het Nieuwe Werken in Nederland wordt toegepast en over het effect daarvan op mobiliteit en congestie. Het doel van dit project is vast te stellen wat de gerealiseerde effecten zijn van Het Nieuwe Werken (waaronder tele- en thuiswerken) op de ontwikkeling van de congestie op het wegennet. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de bepaling van het effect van telewerken op relatief korte termijn en van Het Nieuwe Werken op relatief lange termijn. Het project vormt deels een uitbreiding van de binnen KiM gehanteerde methode om de bijdrage van relevante invloedsfactoren op de ontwikkeling van de congestie in kaart te brengen. Met het oog op specifieke gegevensbehoeften wordt in het project samengewerkt met het CBS.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid  
Kennis-aan-Tafel, BR1307,  
middelgroot, eerste kwartaal

#### **KiM-bijdrage aan systeemanalyse wegennetwerk, maatregelpakketten en effecten**

Door DGB Wegen en Verkeersveiligheid is binnen de BOA-afspraken aan RWS-DVS gevraagd een systeemanalyse van het wegennetwerk uit te voeren. Naast een probleem-analyse worden daarbij alternatieve concepten voor het wegsysteem (bv. extreme netwerkalternatieven) op hun merites getoetst. Het KiM levert op basis van de beschikbare expertise over het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem een begeleidende rol. Bij eventuele specifieke vervolgstudies (bv. nadere uitwerking specifieke alternatieven of KBA's) is een trekkende rol voor het KiM denkbaar.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor  
Kennis-aan-Tafel, BR1308, klein,  
tweede kwartaal

#### **Critical review voorstellen optimaal spoorstelsel**

In het kader van de lange termijn agenda Spoor zijn Prorail en NS uitgedaagd voorstellen te ontwikkelen voor een vanuit verschillende doelstellingen optimaal functionerend spoorstelsel. In de loop van 2013 wil de DGB Directie Openbaar Vervoer en Spoor deze voorstellen onderwerpen aan een 'critical review'. Het KiM kan hierbij op basis van de aanwezige expertise een bijdrage leveren en/of door inzet van het fellows-netwerk en andere relaties in de wetenschap een faciliterende rol spelen.

## Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Met betrekking tot dit onderdeel van deze kennislijn wordt door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. De nadruk ligt hierbij op beantwoording van vragen over de SVIR-bereikbaarheidsindicator en het uitvoeren van “second opinions” op beleidsanalyses op het gebied van bereikbaarheidsbeleid.

## Promotieonderzoek

VU Amsterdam en KiM  
Promotieonderzoek, P801

### Betrouwbaarheid van reistijden

De onderzoeksvragen zijn:

- Hoe groot is de spreiding van van-deur-tot-deur-reistijden? Is die spreiding toegenomen in de tijd?
- Is de spreiding (bij benadering) evenredig met de totale reistijd, of met de totale vertraging?
- Welke verwachtingen hebben reizigers en vervoerders over reistijden? Zijn deze verwachtingen rationeel? Of is er een systematische bias?

## 1.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Strategie	Mobiliteitsbalans 2013	BR1301	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	groot
DGB LVT	Recente en toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart	OG1107	Onderzoeksproject	doorloop	klein
DGB LVT	Invloedsfactoren ontwikkeling vraag regionale luchthavens	OG1204	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Strategie	OECD territorial review	OG1209	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGMI Int.	Bijdrage aan dossierteam “Horizon 2020”	OG1208	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGB Strategie	Actualiseren lange termijn scenario's	OG1210	Kennis-aan-Tafel	doorloop	middelgroot
DGB Strategie	Mobiliteit en gedifferentieerde (bevolkings)groei	BR1302	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGRW RO	Bijdrage aan rijksprojectteam Rijksvisie op de Zuidvleugel	BB1211	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGRW GenP (en DGB strategie)	Beleidsinstrumenten voor multimodale knooppunten	BR1303	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Strategie	Uitwerking 'quick scan' beleidsaspecten Topsector Logistiek	BR1304	Kennis-aan-Tafel / onderzoeksproject	2 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGMI VenR	Gevolgen van mondiale ontwikkelingen productie en gebruik gevaarlijke (afval) stoffen voor vervoer in Nederland	OG1213	Onderzoeksproject	3 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Strategie	Robuustheid en betrouwbaarheid in concrete projecten	BB1103	Kennis-aan-Tafel	4 <sup>e</sup> kwartaal	klein
DGRW GenP	De betekenis van infrastructuur voor Topsectoren	BB1218	Kennis-aan-Tafel	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Strategie (en DGRW GenP)	Vragen veranderende toekomstverwachtingen om nieuwe beleidsinstrumenten bereikbaarheid?	BR1305	Kennis-aan-Tafel	3 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Strategie (en DGRW GenP)	(Middel)lange termijn verkenning bereikbaarheid bij verschillende beleidsscenario's	BR1306	Onderzoeksproject / kennis-aan-Tafel	2 <sup>e</sup> kwartaal	groot
DGB OVenS	Fiets in de keten - afwegingskader	BB1108	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGB WV	Review evaluatiemethodiek Praktijkproeg Amsterdam	BB1112	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
OGB BB	KiM-bijdrage monitoring en evaluatie Beter Benutten	BB1113	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGB OVenS	Kwaliteitsbehoeften van de moderne openbaar vervoer reiziger	BB1106	Onderzoeksproject / kennis-aan-Tafel	doorloop	middelgroot
DGB WV	Instrumenten voor bereikbaarheid in het ruimtelijk domein	BB1201	Kennis-aan-Tafel	3 <sup>e</sup> kwartaal	klein
DGMI Int.	Bijdrage aan lenM dossierteam TEN-T	BB1204	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGB BB	Effecten van het nieuwe werken op congestie	BB1216	Onderzoeksproject	doorloop	middelgroot
DGB WV	KiM bijdrage aan systeemanalyse wegennetwerk, maatregelpakketten en effecten	BR1307	Kennis-aan-Tafel	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB OVenS	Critical review voorstellen optimaal spoorstelsel	BR1308	Kennis-aan-Tafel	2 <sup>e</sup> kwartaal	klein
VU Amsterdam en KiM	Betrouwbaarheid van reistijden	P801	Promotieonderzoek	doorloop	

## 2 Kennislijn Mobiliteit van groepen

### 2.1

#### Toelichting op de kennislijn

Mensen verplaatsen zich omdat ze verschillende activiteiten op verschillende locaties moeten of willen uitoefenen. Goederen worden verplaatst om ze elders te kunnen gebruiken. Het mobiliteitsgedrag van mensen en het transport van goederen en het keuzegedrag achter verplaatsingen verschilt tussen groepen in de samenleving. Het beschrijven en verklaren van die verschillen in mobiliteitsgedrag levert belangrijke inzichten voor het beleid op. Beleid vergt immers in toenemende mate een nuancering naar groepen in de samenleving om effectief te kunnen zijn.

In de kennislijn 'Mobiliteit van Groepen' staat de mobiliteit van specifieke groepen centraal. Het gaat daarbij vooral om de autonome en geïnduceerde ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag van die groepen en de achterliggende factoren die die ontwikkelingen verklaren. De achterliggende factoren bieden naast verklaringen ook mogelijke aanpakpunten voor beleidsontwikkeling.

#### Projecten

DGB Beter Benutten  
(andere betrokken directie: DGB  
Wegen en Verkeersveiligheid)  
Onderzoeksproject, GB11010,  
middelgroot, doorloop

##### Doelgroepen in en uit de spits

Binnen het IenM programma Beter Benutten wordt gezocht naar maatregelen waarmee spitsrijders minder frequent te laten reizen, op een ander tijdstip of met een ander vervoersmiddel te reizen. Doel van deze lopende KiM-studie is om uit te zoeken uit welke groepen de spits bestaat om vervolgens te bepalen welke groep of groepen het meest gevoelig zijn voor welke prikkels.

DGB Strategie  
(andere betrokken directie: DGB  
Beter Benutten) Onderzoeksproject,  
MG1305, middelgroot, eerste  
kwartaal

##### Verdieping mobiliteitsgedrag jongvolwassenen

In de Mobiliteitsbalans 2012 is geconstateerd dat de afvlakking van de groei van de automobilititeit in belangrijke mate is veroorzaakt door een zich wijzigend mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen. Vergelijkbare verschijnselen doen zich ook in andere Westerse landen in verschillende mate voor en diverse achterliggende factoren worden als verklaring gezien. Een eenduidig beeld ontbreekt echter. In dit project wordt de ontwikkeling van het mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen nader onderzocht, waarbij vragen met betrekking veranderende attitudes ten opzichte van de auto en de gevolgen van geconstateerde ontwikkelingen voor volgende generaties centraal staan.



DGB Beter Benutten  
(andere betrokken directie: DGB  
Strategie)Onderzoek, MG1301,  
middelgroot, eerste kwartaal

### **Invloed e-society en andere maatschappelijke trends op specifieke groepen**

Welke invloed hebben de social media op de manier waarop specifieke groepen sociale contacten onderhouden (digitaal versus fysiek ontmoeten)? Wat zijn de gevolgen van andere maatschappelijke trends als individualisering en de opkomst van de belevings-economie op de mobiliteit van specifieke groepen? Stellen deze ontwikkelingen eisen aan het mobiliteitssysteem? Doel van deze studie is om voornoemde vragen te beantwoorden waarbij tevens wordt ingegaan op de vraag wat de beleidsaangrijpingspunten zijn. In dit project wordt mogelijk samengewerkt met het SCP.

DGB Wegen en verkeersveiligheid  
Onderzoek, MG1302, middelgroot,  
derde kwartaal

### **Rol van reisinformatie in wegverkeer**

Als gevolg van ICT-ontwikkelingen is er tegenwoordig een groot aanbod aan reisinformatie voor de automobilist beschikbaar en de mogelijkheden zullen in de toekomst waarschijnlijk nog verder toenemen. Wat is de rol van reisinformatie voor verschillende groepen mobilisten? Wat zijn aangrijpingspunten voor beleid, waarbij zowel het collectieve doel van betere doorstroming als individuele doelen (bijvoorbeeld informatie over de snelste route of de minst onderbroken route) gediend zijn?

DGB Wegen en Verkeersveiligheid  
(andere betrokken directie: DGB  
Beter Benutten)  
Onderzoeksproject, GB1204,  
middelgroot, doorloop

### **Belonen**

Voor het instrument 'belonen' is een toenemende belangstelling waar te nemen. Doel van het project is inzicht te geven in de vraag wanneer positieve prikkels beter werken dan negatieve prikkels en welke vorm in welke situatie voor welke doelgroep het meest geschikt is. Uit de literatuur en praktijk blijkt bijvoorbeeld dat het monetair belonen van goed gedrag effectief kan zijn, maar de vraag is of dat voor de langere termijn ook geldt. In het project zal ook aandacht worden besteed aan de vraag hoe kan worden voorkomen dat een en ander ten koste gaat van de intrinsieke motivatie van de deelnemers.

DGB Beter Benutten  
Onderzoek, MG1303, middelgroot,  
vierde kwartaal

### **Meta-evaluatie Beter Benutten en doelgroepen**

Het programma Beter Benutten van het ministerie van IenM werkt aan gerichte maatregelen om de filedruk te verminderen. Daarbij wordt gezocht naar maatregelen waarmee spitsrijders te motiveren zijn minder frequent te reizen (bijv. door thuis te werken) of op een ander tijdstip of met een ander vervoersmiddel (bijvoorbeeld fiets of openbaar vervoer) te reizen. Op het moment worden de maatregelen door het programma Beter Benutten geëvalueerd. In deze meta-studie worden lessen getrokken uit deze evaluatie waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende groepen.

DGB Beter Benutten  
Kennis-aan-Tafel, MG1304,  
middelgroot, derde kwartaal

### **Drijfveren van werkgevers voor Slim Werken, Slim Reizen**

'Slim Reizen, Slim Werken' is een centraal onderdeel van voornoemd programma Beter Benutten van het ministerie van IenM. Doel van deze studie is om inzicht te geven in de drijfveren voor werkgevers om actief te worden in Slim Reizen, Slim Werken. In de studie zal worden voortgebouwd op de resultaten van de procesevaluatie die op het moment door het programma Beter Benutten wordt uitgevoerd alsmede op de resultaten van het lopende KiM-project GB1101a (Doelgroepen in en uit de spits).

## Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Met betrekking tot deze kennislijn worden door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd.

## 2.2 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Beter Benutten	Doelgroepen in en uit de spits	GB1101a	Onderzoeksproject	doorloop	middelgroot
DGB Strategie	Verdieping mobiliteitsgedrag jongvolwassenen	MG1305	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Beter Benutten	Invloed e-society en andere maatschappelijke trends op specifieke groepen	MG1301	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Rol van reisinformatie in wegverkeer	MG1302	Onderzoeksproject	3 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Belonen	GB1204	Onderzoeksproject	doorloop	middelgroot
DGB Beter Benutten	Meta-evaluatie Beter Benutten en doelgroepen	MG1303	Onderzoeksproject	4 <sup>e</sup> kwartaal.	middelgroot
DGB Beter Benutten	Drijfveren van werkgevers voor Slim Werken, Slim Reizen	MG1304	Kennis-aan-tafel	3 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot



## 3 Kennislijn Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie

### 3.1 Toelichting op de kennislijn

In deze kennislijn staan duurzame mobiliteit en aan mobiliteit gerelateerde veiligheidsaspecten centraal. Het gaat hierbij zowel om de gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het huidige mobiliteitssysteem (en de beleidsaanrijpingspunten die te beïnvloeden) als om de ontwikkeling naar een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem in de toekomst.

Veel aandacht wordt in deze kennislijn besteed aan het transitieproces: hoe kan een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem er uit zien, wat zijn knelpunten in de transitie daar naar toe, wat is de rol van de overheid en welke beleidsaanrijpingspunten zijn er om deze transitie te bevorderen. Transities zijn 'veranderingsprocessen van lange duur die zich in hoge mate kenmerken door complexiteit en onzekerheid. De complexiteit wordt veroorzaakt door het grote aantal verschillende actoren en sectoren dat bij de veranderingsprocessen betrokken is, de onzekerheid door de onvoorspelbaarheid van het verloop van de transitie en de invloed van exogene factoren<sup>2</sup>. De kennislijn draagt bij aan lange termijn-issues die voor IenM belangrijk zijn, zoals het beperken van olieafhankelijkheid, de toepassing van duurzame brandstoffen, het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en vervuilende emissies en verkeersveiligheid. Zowel in de EU als binnen Nederland wordt momenteel veel beleid hierop ontwikkeld.

Het begrip 'duurzaam' vatten wij breed op in deze kennislijn en heeft betrekking op alle zaken die de leefomgeving betreffen, zoals ruimtegebruik, natuur, luchtkwaliteit, klimaatverandering en geluid. Welbeschouwd valt ook veiligheid onder de brede duurzaamheidsbenadering die hierboven wordt benoemd. Deze is in de naam van de kennislijn - enigszins ten overvloede - expliciet benoemd omdat de term duurzaamheid nog vaak alleen met het thema milieu wordt geassocieerd.

Projecten binnen deze kennislijn worden ingedeeld in de volgende onderdelen:

- Gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het mobiliteitssysteem;
- Transitie naar een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem.

### 3.2 Gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het mobiliteitssysteem

In dit onderdeel staan de gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het huidige mobiliteitssysteem centraal, evenals de verklaring van de ontwikkelingen hierin en de beleidsaanrijpingspunten om deze effecten te beïnvloeden.

<sup>2</sup> VROM-raad en Algemene Energieraad, *Energietransitie: klimaat voor nieuwe kansen*, Den Haag, december 2004

## Projecten

DGB Beter Benutten  
(andere betrokken directie: DGB  
Strategie) Onderzoek, DT1301,  
middelgroot, eerste kwartaal

### Mogelijkheden voor een integrale aanpak voor bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid

Het programma Beter Benutten van het ministerie van IenM werkt aan gerichte maatregelen om de filedruk te verminderen. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan beïnvloedingsmaatregelen die mensen stimuleren minder frequent te reizen (bijv. door thuis te werken) of op een ander tijdstip of met een ander vervoersmiddel (bijvoorbeeld fiets of openbaar vervoer) te reizen. Wat zijn de mogelijkheden om voornoemd programma Beter Benutten te koppelen aan de doelstellingen voor leefbaarheid en duurzaamheid? In deze studie zal worden voortgebouwd op de KiM-publicatie Slim Benutten.

### Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Met betrekking tot dit onderdeel van deze kennislijnen worden door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is het uitvoeren van een second opinion beleidsevaluatie sociale veiligheid.

## 3.3 Transitie naar een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem

In dit onderdeel van deze kennislijn gaat het om het transitieproces naar een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem: hoe kan een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem er uit zien, wat zijn knelpunten in de transitie daar naar toe, wat is de rol van de overheid en welke beleidsaangrijpingspunten en beleidsscenario's zijn er om de deze transitie te bevorderen?

Centraal staan in 2013 een reeks projecten die voor de verschillende sectoren een verkenning opleveren van een duurzaam en veilig systeem in 2050 en het transitieproces dat nodig is om dergelijke systemen te bereiken.

## Projecten

DGB Luchtvaart  
Onderzoeksproject, TD1102a,  
middelgroot, doorloop

### Verkenning duurzaam luchtvaartstelsel 2050

De luchtvaart levert een belangrijke bijdrage aan de economie, maar gaat ook gepaard met negatieve effecten zoals geluidhinder, lokale luchtvervuiling en de uitstoot van broeikasgassen. IenM is op zoek naar manieren om de luchtvaart te 'verduurzamen'. Doel van dit project is om de opties daarvoor in kaart te brengen en te onderzoeken welke beleidsscenario's mogelijk zijn om de opties te verzilveren.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid  
(andere betrokken directie: DGMI  
Klimaat, Lucht en Geluid)  
Onderzoeksproject, TD1208,  
middelgroot, doorloop

### Duurzaam wegverkeer 2050 – bronbeleid en volumebeleid

In de KiM-publicatie *Naar duurzaam wegverkeer in 2050* van november 2011 is een de transitie naar een duurzamer wegverkeer geschetst. Het project is echter alleen op hoofdlijnen ingegaan op de vraag welke beleidsaangrijpingspunten er zijn om een dergelijk systeem te realiseren en welke beleidsscenario's denkbaar zijn. Doel van dit follow-up project is om dit nader te analyseren. Hoe kunnen de belemmeringen worden weggenomen? Welke overheidsrol en beleidsscenario's zijn denkbaar? Het gaat binnen dit project zowel om bronbeleid als volumebeleid.

DGMI Klimaat, Lucht en Geluid  
Onderzoeksproject, DT1302,  
middelgroot, derde kwartaal

#### Vervolgfragen bronbeleid duurzaam wegverkeer 2050

Dit project behelst mogelijke vervolgvragen naar aanleiding van de uitkomsten van het project *Duurzaam wegverkeer 2050 – bronbeleid en volumebeleid* (project TD1208). Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om verdiepende vragen inzake innovatiekaders en proeftuinen.

DGB Maritieme Zaken  
Onderzoeksproject, TD1102b,  
middelgroot, eerste kwartaal

#### Verkenning duurzaam maritiem systeem 2050

De maritieme sector (zeevaart, binnenvaart en zeehavens) levert een belangrijke bijdrage aan de economie, maar ook deze sector kent negatieve effecten. IenM is op zoek naar manieren om de maritieme sector te 'verduurzamen'. Doel van dit project is om de opties daarvoor in kaart te brengen.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor  
Onderzoeksproject, TD1201,  
middelgroot, derde kwartaal

#### Verkenning duurzame openbaar vervoer- en spoorsector 2050

Wat zijn de mogelijkheden om te komen tot een duurzaam mobiliteitsstelsel voor de openbaar vervoer- en spoorsector en wat zijn mogelijke beleidsinstrumenten daarvoor? Onderdeel van de studie is het in kaart brengen van het innovatief vermogen van de openbaar vervoer- en de spoorsector.

DGMI - UCOS Onderzoeksproject,  
DT1303, middelgroot, vierde  
kwartaal

#### Via ruimtelijke ordening naar duurzame mobiliteitsstelsel 2050

Wat zijn de mogelijkheden om via de ruimtelijke ordening te komen tot een duurzaam mobiliteitsstelsel? In deze studie zal, als vervolg op en verbreding van de hiervoor beschreven sectorale studies, de ruimtelijke ordeningsmogelijkheden worden verkend.

### Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Met betrekking tot dit onderdeel van deze kennislijn worden door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn een saté-prikkerebenadering voor duurzaamheid en een vergelijking van de verschillende vervoerswijzen door naar de totale kosten en effecten in de keten te kijken.

## 3.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Beter Benutten en DGB Strategie	Mogelijkheden voor een integrale aanpak voor bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid	DT1301	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Luchtvaart	Verkenning duurzaam luchtvaartstelsel 2050	TD1102a	Onderzoeksproject	doorloop	middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid en DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Duurzaam wegverkeer 2050 – bronbeleid en volumebeleid	TD1208	Onderzoeksproject	doorloop	middelgroot
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Vervolgfragen bronbeleid duurzaam wegverkeer 2050	DT1302	Onderzoeksproject	3 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Maritiem	Verkenning duurzaam maritiem systeem 2050	TD1102b	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Openbaar Vervoer en Spoor	Verkenning duurzame openbaar vervoer- en spoorsector 2050	TD1201	Onderzoeksproject	3 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGMI UCOS	Via ruimtelijke ordening naar duurzame mobiliteitsstelsel 2050	DT1303	Onderzoeksproject	4 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot



## 4 Kennislijn Modellen en data

### 4.1 Toelichting op de kennislijn

De kwaliteit van de beantwoording van nagenoeg iedere kennisvraag op het gebied van verkeer en vervoer, staat of valt met de kwaliteit van de gegevens waarop de beantwoording is gebaseerd. Voor gegevens over heden en verleden gaat het dan om de kwaliteit van reguliere dataverzameling van verkeers- en vervoersgegevens en voor de toekomst om modellen waarmee dergelijke gegevens voor toekomstjaren kunnen worden gegenereerd.

Het KiM beschikt over brede kennis van beschikbare dataverzamelingen, dataverzamelmethode en verkeers- en vervoersmodellen. Met deze kennis kan het KiM het beleid helpen bij het articuleren van de vraag naar modellen en gegevensverzameling die relevant zijn voor het mobiliteits- en transportbeleid. Tegelijkertijd kan het KiM het beleid helpen bij de ontwikkeling en het gebruik van beleidsindicatoren ten behoeve van de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen.

Het KiM voert zelf (behalve voor specifieke projecten) slechts beperkt gegevensverzameling uit op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid en ontwikkelt en beheert zelf ook geen verkeers- en vervoersmodellen. Voor de kennisproductie ten behoeve van de beleidsdirecties, is het KiM dan ook afhankelijk van reguliere dataverzameling en modelontwikkeling en -beheer door andere instanties. Voorbeelden zijn het CBS (mobiliteit en goederenvervoer), de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat (RWS-DVS) (verkeersgegevens, modellen), de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (verkeersgegevens), TNO (modellen), universiteiten (incidentele gegevensverzameling en modellen) en marktpartijen (incidentele gegevensverzameling en modellen). Het realiseren van de beschikbaarheid van dergelijke gegevens voor bewerking en analyses vormt binnen de kennislijn een belangrijk aandachtspunt.

Binnen deze kennislijn staan twee onderdelen centraal:

- Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid;
- Verkeers- en vervoersmodellen.

De volgende paragrafen laten per onderdeel zien welke concrete activiteiten het KiM in 2013 onderneemt om invulling te geven aan de bij de beleidsdirecties geïnventariseerde kennisvragen.



## 4.2

### Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid

Bij dit onderdeel van de kennislijn gaat het erom de reguliere gegevensverzameling op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, zoveel mogelijk te richten op de informatiebehoefte die relevant is voor monitoring en evaluatie van het mobiliteits- en transportbeleid. De informatiebehoefte van het beleid (en daarmee van het KiM) wordt direct bepaald door de geldende en eventuele toekomstige beleidsindicatoren voor de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen. Hier is duidelijk sprake van interactie, want de eisen vanuit de informatiebehoefte zijn veelal begrensd door de (on)mogelijkheden op het gebied van gegevensverzameling en - beschikbaarheid. De bij het KiM aanwezige kennis en expertise van bestaande gegevensverzamelingen en dataverzamelmingsmethoden, wordt ingezet bij de vertaling van de informatiebehoefte van het beleid naar continuering en verbetering van het verzamelen en bewerken van gegevens. Dergelijke gegevensverzameling wordt niet door het KiM uitgevoerd, maar door bijvoorbeeld het CBS en de Data-ICT-Dienst (DID) en DVS van Rijkswaterstaat. In omgekeerde richting kan het KiM tevens een rol spelen bij het 'vertalen' van de beschikbare data en gegevens naar relevante beleidsinformatie.

#### Projecten

DGB Strategie Onderzoeksproject,  
DM1102, groot, doorloop

##### Mobiliteitspanel Nederland

In het verkeers- en vervoersbeleid krijgt het gedrag van specifieke doelgroepen in de samenleving in toenemende mate aandacht. Daarmee bestaat er een toenemende behoefte aan inzicht in de ontwikkeling van mobiliteit van specifieke doelgroepen in de tijd, en in de effecten op mobiliteitsgedrag van veranderingen in omstandigheden van personen en groepen (veranderingen in gezinssamenstelling, verhuizen, et cetera). In 2012 is het KiM gestart met de implementatie van een longitudinaal mobiliteitsonderzoek, dat minimaal vier jaar duurt en is gericht op het verkrijgen van dit type inzichten. Het is de bedoeling om in het najaar van 2013 een eerste meting te laten plaatsvinden. Daarbij wordt naar verwachting specifiek aandacht geschonken aan de ontwikkeling van het aandeel van mobiliteitskosten in de huishoudkosten. Het project wordt in samenwerking met Goudappel Coffeng en de TU Twente uitgevoerd, met betrokkenheid vanuit IenM van RWS-DVS en het PBL.

Directie Luchtvaart  
Onderzoeksproject, E928, klein,  
doorloop

##### Factsheet luchtvaartgegevens

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

DGB Strategie Kennis-aan-Tafel,  
DM1301, middelgroot, eerste  
kwartaal

##### Ondersteuning operationalisering bereikbaarheidsindicator SVIR

In de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* is de nieuwe bereikbaarheidsindicator opgenomen. Met het project Bereikbaarheid Anders Bekeken heeft het KiM in 2011 een bijdrage geleverd aan de indicatorkeuze en in 2012 heeft het KiM de door het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) ingezette doorontwikkeling met Kennis-aan-Tafel activiteiten ondersteund. De operationalisering is daarbij echter nog niet afgerond.

Die afronding is in 2013 gewenst. De indicator dient dan volledig uitgewerkt te zijn voor praktische toepassing in monitoring en gebiedsgerichte aanpak. Dit is inclusief het in beeld brengen welk type data hiervoor nodig zijn, uitzoeken of deze beschikbaar (te maken) zijn, vaststellen wat welke data nog niet beschikbaar zijn en aangeven welke acties genomen dienen te worden om dit gebrek op te vullen. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is streefwaarden te definiëren. Daarnaast zal worden bekeken hoe out-of-pocket kosten, comfort/kwaliteitsaspecten en betrouwbaarheid in de bereikbaarheidsindicator opgenomen kunnen worden. Het KiM ondersteunt DGB met Kennis-aan-Tafel bij deze activiteiten. Hierbij wordt de relevante expertise van het PBL actief betrokken.

DGB Strategie  
Kennis-aan-Tafel, DM1113,  
middelgroot, doorloop

#### **Bijdrage aan Monitor Infrastructuur en Ruimte**

Het PBL is in 2012 gestart met de monitoring van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Hierbij werkt het PBL samen met het KiM. De *Monitor Infrastructuur en Ruimte* omvat de dertien nationale belangen uit de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*. De informatie wordt gebruikt om één keer per twee jaar verantwoording af te leggen aan de Tweede Kamer over de voortgang van het beleid. In 2012 is een zogenoemde nulmeting uitgebracht. In 2013 wordt gewerkt aan de voorbereiding van de in 2014 uit te voeren tweede meting. Voor 2013 zal de doorontwikkeling van de bereikbaarheidsindicator centraal staan (zie *Ondersteuning operationalisering bereikbaarheidsindicator SVIR*). In de nulmeting van de Monitor Infrastructuur en Ruimte is deze indicator alleen gepresenteerd voor de auto op basis van MON-data 2004-2009. In de volgende Monitor Infrastructuur en Ruimte zal ook de bereikbaarheidsontwikkeling van het OV in beeld moeten worden gebracht. Daarnaast bestaat zowel voor de auto als voor het OV de wens gebruik te maken van daadwerkelijk gemeten reissnelheden in plaats van gerapporteerde snelheden. In opdracht van DGB levert het KiM als KaT informatie over mobiliteit en bereikbaarheid aan het PBL en draagt zorg voor inhoudelijke afstemming met de *Mobiliteitsbalans* (zie *Mobiliteitsbalans 2013 (BR1301)*).

DGB Strategie  
(andere betrokken directies:  
DGB-breed, DGM Klimaat, Lucht en  
Geluid, DGM Veiligheid en Risico's,  
DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling)  
Onderzoeksproject/Kennis-aan-  
Tafel, DM1101, middelgroot,  
doorloop

#### **IenM behoeften dataverzameling m.b.t. mobiliteit en bereikbaarheid**

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) is voor zijn informatiebehoefte afhankelijk van de gegevens/informatie over mobiliteit (personen- en goederenvervoer, luchtvaart) en bereikbaarheid (netwerkgebruik, congestie, overslag et cetera). Dergelijke gegevens worden zowel binnen IenM als door derden (bijvoorbeeld vervoerbedrijven) verzameld. Ze vormen niet alleen een productiemiddel voor de kennisopbouw van het KiM, maar ook een directe behoefte vanuit het beleid. Doel van dit project is te inventariseren welke informatie met welke kwaliteit voor het KiM en voor beleidsdirectoraten beschikbaar dient te zijn, en op welke wijze de levering en/of beschikbaarheid van elders beschikbare dataverzamelingen kan worden gewaarborgd (bijvoorbeeld bij het CBS, Rijkswaterstaat, Trans Link Systems et cetera). Daarnaast wordt bekeken of en zo ja hoe het KiM invulling kan geven aan specifieke geïnventariseerde monitoringbehoefes, zoals de Goederenvervoermonitor en de klantwaarderingsbarometers op het gebied van regionaal openbaar vervoer.

DGB Maritieme Zaken  
Kennis-aan-Tafel, DM1205,  
middelgroot, doorloop

#### **Mogelijkheden integratie Maritieme Monitors**

Directie Maritieme Zaken is financier van een tweetal jaarlijks terugkerende studies die tot doel hebben om de (economische) ontwikkelingen te monitoren in enerzijds de Nederlandse Zeehavens en anderzijds in het Nederlands Maritieme Cluster. In de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het jaar 2013 worden de resultaten uit deze monitors gebruikt als kengetallen bij artikel 18 'Scheepvaart en havens'. Gezien de samenvoeging van het betreffende beleidsterreinen scheepvaart en zeehavens onder in één begrotingsartikel is de vraag of ook de monitors samengevoegd kunnen worden en welke voor- en nadelen daaraan verbonden zijn. Het KiM levert Kennis-aan-Tafel bij deze verkenning.

DGB Luchtvaart  
Kennis-aan-Tafel, DM1302, klein,  
derde kwartaal

#### **Informatie over internationaal reisgedrag Nederlanders en reisgedrag buitenlanders in Nederland**

Bij analyses voor de Mobiliteitsbalans 2012 gericht op internationaal reisgedrag bleek dat het op basis van bestaande dataverzamelingen slechts beperkt mogelijk is een integraal beeld te vormen van internationale mobiliteit. Daarbij gaat het zowel om de mobiliteit van buitenlanders die gebruik maken van de Nederlandse infrastructuur als de mobiliteit van Nederlanders in het buitenland. Doel van het project is om enerzijds een eerste inzicht te krijgen in de volumina in de bovengenoemde deelsegmenten en anderzijds te inventariseren wat vanuit diverse beleidsprocessen relevant kan zijn om een meer gedetailleerd inzicht te verkrijgen. Bij een gebleken hoge relevantie zal vervolgens worden bekeken hoe in het vervolg in deze specifieke databehoeftes kan worden voorzien.

#### **Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten**

Met betrekking tot dit onderdeel wordt door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd, waarbij de nadruk ligt op toelichting op inhoud en karakteristiek van bestaande statistieken en dataverzamelingen (bijvoorbeeld OVG/MON/OViN, verkeersveiligheidsgegevens) en dataverzamelmethode.

### **4.3 Verkeers- en vervoersmodellen**

Verkeers- en vervoersmodellen spelen een belangrijke rol in de beleidsvorming. Bij de ex-ante analyses van beleidsmaatregelen worden de te beschouwen effecten vrijwel altijd in kaart gebracht met behulp van modellen. Die modellen worden voortdurend aangepast aan de hand van nieuwe inzichten en technische mogelijkheden. Dit innovatieproces werd in de afgelopen decennia sterk gedreven door twee, deels tegengestelde, doelstellingen: enerzijds de behoefte aan een complete informatievoorziening die inspeelt op actuele beleidsvragen, anderzijds de wetenschappelijke doelstelling om de wereld zo goed mogelijk te beschrijven. In het afgelopen decennium hebben deze ontwikkelingen gezorgd voor problemen in de toepassing van modellen in het beleidsproces; de complexiteit van de informatievoorziening is in zekere zin te groot. De kans op fouten, en daarmee de kwetsbaarheid van het beleidsproces, is daardoor toegenomen en vraagt een sterke mate van kwaliteitsbewaking. De bestaande modellen sluiten dus kennelijk niet goed aan op de behoeften van het beleid. Voor de toekomst liggen hier duidelijke uitdagingen rond andere manieren waarop met de modeluitkomsten in het beleidsproces moet worden omgaan. In eerder KiM-onderzoek is al geconcludeerd dat, willen de modellen ook de komende jaren bruikbaar blijven, ze

inhoudelijk zullen moeten verbeteren, de kwaliteit beter geborgd dient te worden en de uitkomsten beter moeten worden gepresenteerd. Het KiM is zelf niet voornemens om modellen te gaan ontwikkelen en beheren (behalve eenvoudige modellen voor het productieproces van de Mobiliteitsbalans en Middellange Termijn Verkenningen (MLT's)). Het KiM beschikt echter over een brede kennis van beschikbare modellen en modellering en kennis van het beleidsproces. Met deze kennis kan het KiM de ontwikkeling stimuleren van modellen en gegevensverzameling die relevant zijn voor het mobiliteits- en transport-beleid. Tegelijkertijd kan het KiM het beleid helpen bij vertaling van specifieke (zowel inhoudelijke als procesmatige) informatiebehoeften naar de aan modelontwikkeling te stellen eisen.

## Projecten

DGB Strategie  
Kennis-aan-Tafel, DM1106,  
middelgroot, doorloop

### Ondersteuning traject Integratie en Governance Modellen

Mede als invulling van de aanbevelingen vanuit het in 2010 uitgevoerde KiM-project Rekenen met Beleid, wordt in het DGB-project "Integratie en Governance Modellen" gewerkt aan de vormgeving van een verbeterde sturing op modelontwikkeling rond mobiliteit en bereikbaarheid. Centraal daarbij staat de structurering van relevante informatiebehoefte voor diverse beleidsprocessen, de daaraan gekoppelde behoefte aan modelinstrumenten, alsmede de ontwikkeling van een verbeterde governance rond ontwikkeling en toepassing van deze instrumenten. Het KiM levert ondersteuning bij de vormgeving van de sturing, het vaststellen van (nieuwe) informatiebehoeften en de vertaling naar eisen aan modelinstrumenten in de vorm van Kennis-aan-Tafel bij diverse lopende deelprojecten binnen DGB.

DGB Strategie  
Kennis-aan-Tafel, DM1107, groot,  
doorloop

### Modelontwikkeling voor MLT

In 2010 publiceerde het KiM zijn eerste Middellange Termijn Verkenning (MLT 2011-2015). Dit product is binnen IenM met enthousiasme ontvangen. De Bestuursraad stelde voor om het product vaker te maken en het te verbeteren door toepassing van ruimtelijke differentiatie en meer aandacht voor de relatie tussen mobiliteit en congestie. Doel van dit project is om de beschikbare prognosemethoden geschikt te maken voor het uitvoeren van de gewenste differentiaties en verdiepingen. Het verkennen van beleids-effecten op hoofdlijnen van beleidsinstrumenten kan eventueel worden toegevoegd. Mogelijk kan daarbij worden aangesloten bij gerealiseerde modelverbeteringen in het zwaardere modelinstrumentarium van IenM (NRM/LMS). In 2012 is een aantal eerste verbeteringen aan het model doorgevoerd betreffende de relatie mobiliteit en congestie. In 2013 is een bredere actualisering voorzien. Daarbij kijken we ook naar verbetering van het beschikbare prognose-instrumentarium voor luchtvaart en goederenvervoer.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid  
Kennis-aan-Tafel, DM1303, klein,  
eerste kwartaal

### Reistijdbetrouwbaarheid in modellen

Al langere tijd bestaat het besef dat reistijdontbetrouwbaarheid door fluctuaties in reistijden en extreme reistijden (bv. door gebrek aan robuustheid van het netwerk) voor weggebruikers als zeer hinderlijk wordt ervaren. Er zijn derhalve mogelijk hoge baten te verwachten van een verbetering van de reistijdbetrouwbaarheid. Het KiM heeft in 2012 een onderzoek afgerond naar de waardering van reistijdontbetrouwbaarheid. Om de baten van potentiële verbeteringsmaatregelen te kunnen vaststellen is naast het beschikbare inzicht in de waardering van reistijdontbetrouwbaarheid ook inzicht nodig in de toekomstige ontwikkeling van die reistijdbetrouwbaarheid. Tot nu toe hebben de binnen IenM gehanteerde verkeers- en vervoermodellen echter nog niet de mogelijkheid

dit inzicht te produceren. Door DGB Wegen en Verkeersveiligheid is binnen de BOA-afspraken aan RWS-DVS gevraagd het modelinstrumentarium op dit punt geschikt te maken. Het KiM levert op basis van de beschikbare expertise over de waardering van reistijdbetrouwbaarheid en het modelinstrumentarium een kennisbijdrage aan dit project (begeleidingscommissie).

### Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Met betrekking tot dit onderdeel wordt door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. De nadruk ligt hierbij op beantwoording van vragen over inhoud en karakteristiek van bestaande (inter)nationale modelinstrumenten en het participeren in begeleidingsgroepen van modelontwikkelings- en toepassingsprojecten binnen IenM.

## 4.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Luchtvaart	Factsheet Luchtvaartgegevens	E928	Onderzoeksproject	doorloop	klein
DGB Strategie	Mobiliteitspanel Nederland	DM1102	Onderzoeksproject	doorloop	groot
DGB Strategie	Ondersteuning operationalisering bereikbaarheidsindicator SVIR	DM1301	Kennis-aan-Tafel	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Strategie	Bijdrage aan Monitor Infrastructuur en Ruimte	DM1113	Kennis-aan-Tafel	doorloop	middelgroot
DGB Strategie	IenM behoeften dataverzameling m.b.t. mobiliteit en bereikbaarheid	DM1101	Onderzoeksproject/ Kennis-aan-Tafel	doorloop	middelgroot
DGB Maritiem	Mogelijkheden integratie Maritieme Monitors	DM1205	Kennis-aan-Tafel	doorloop	middelgroot
DGB Luchtvaart	Informatie over internationaal reisgedrag en reisgedrag van buitenlanders in Nederland	DM1302	Kennis-aan-Tafel	3 <sup>e</sup> kwartaal	klein
DGB Strategie	Ondersteuning traject Integratie en Governance Modellen	DM1106	Kennis-aan-Tafel	doorloop	middelgroot
DGB Strategie	Modelontwikkeling voor MLT	DM1107	Onderzoeksproject	doorloop	groot
DGB WV	Reistijdbetrouwbaarheid in modellen	DM1303	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein

## 5 Kennislijn Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening

### 5.1 Toelichting op de kennislijn

In het regeerakkoord van het kabinet Rutte II wordt gesproken over het doorslaggevend belang van infrastructuur en bereikbaarheid voor de economie. Het kabinet zal de ontwikkeling van de mainports Schiphol en Rotterdam bevorderen vanwege hun grote belang voor de Nederlandse economie. Zij krijgen ruimte om te groeien, met blijvende aandacht voor een goed woon- en leefklimaat. Verder legt het regeerakkoord de nadruk op een compacte, krachtige en dienstverlenende overheid, hetgeen vraagt om een duidelijke afbakening van taken en verantwoordelijkheden.

Deze thema's uit het Regeerakkoord zijn de afgelopen jaren steeds meer in de belangstelling komen te staan, wat leidt tot een toename van het aantal kennisvragen aan het KiM op dit terrein. Hoe groot is het belang van mobiliteit en transport? Gaat het alleen om het economische belang of is er ook sprake van een sociaal-cultureel belang? Wat is de functie van de belangrijke knooppunten als de mainports? In hoeverre heeft de overheid dit belang te bevorderen en wat kan beter aan marktpartijen worden over gelaten? Welke instrumenten heeft de overheid hiervoor? Hoe kan de overheid een effectieve en efficiënte marktordening bevorderen? En hoe kunnen de publieke rollen en taken op een slimme manier verdeeld worden over de verschillende overheidslagen?

Deze kennislijn richt zich op dit brede palet aan vragen. We onderscheiden binnen deze kennislijn de volgende onderdelen:

- Het maatschappelijk belang van mobiliteit en transport en in het bijzonder van de mainports;
- De rol van de overheid en marktordening;
- Verhoudingen tussen overheidslagen.

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen rond deze drie thema's. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete projecten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel) het KiM in 2013 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen.

### 5.2 Het maatschappelijk belang van mobiliteit en transport en in het bijzonder van de mainports

De centrale vraag bij dit onderdeel is hoe, op een verantwoorde kwantitatieve manier, inhoud te geven aan het grote belang van mobiliteit, transport en infrastructuur voor de maatschappelijk-economische en sociaal-culturele ontwikkeling van Nederland. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij de brede benadering van het begrip welvaart, zoals die binnen de welvaartseconomie gebruikelijk is, en vullen we die aan met de sociaal-culturele

dimensie. Deelonderwerpen zijn de relatie tussen bereikbaarheid en economische groei, het belang van de mobiliteits- en transportsector (en subsectoren) voor de economie, het belang van mobiliteit onderscheiden naar motief (woon-werk, zakelijk, sociaal-recreatief) en het functioneren en belang van mainports, brainports en greenports.

## Projecten

DGB Strategie  
Onderzoeksproject, BM1101,  
middelgroot, doorloop

### Het maatschappelijk-economische en sociaal-culturele belang van mobiliteit

Het belang van mobiliteit en transport voor de maatschappij is niet eenvoudig te bepalen. De benaderingen variëren van 'zonder transport staat alles stil' tot 'het belang van mobiliteit en transport is beperkt omdat mobiliteit en transport ten dienste staan van andere activiteiten'. In de Mobiliteitsbalans wordt jaarlijks een kwantitatieve inschatting gegeven via de uitgaven en de reistijd die burgers en bedrijven overhebben voor mobiliteit en transport. In dit project wordt gekeken welke andere benaderingen mogelijk zijn, waarbij naast de economische betekenis ook de sociaal-culturele betekenis van mobiliteit wordt meegenomen. De verschillende benaderingen zullen worden bediscussieerd met een brede groep deskundigen, waarna één of twee benaderingen zullen worden uitgewerkt.

DGB Maritieme Zaken  
Onderzoeksproject, BM1204,  
middelgroot, eerste kwartaal

### Relatie Nederlandse vloot en maritiem cluster

De motivatie van het behouden van een vloot onder Nederlandse vlag is onder andere gelegen in de aanwezige relatie met het maritieme cluster in Nederland. In onderzoek van een aantal jaar geleden is deze relatie beschreven en gekwantificeerd. Ten behoeve van de evaluatie van het vlootbeleid in 2013 is een update van dit onderzoek gewenst.

DGB Maritieme Zaken  
Kennis-aan-Tafel, MM1301, klein,  
doorloop

### Concurrentiebepalende factoren Nederlandse Zeehavens

DGB Maritieme Zaken wil de factoren die een rol spelen bij de keuze in welke haven bedrijven zich vestigen in kaart brengen. Het betreft hier een update van een onderzoek uit 2007. Het KiM zal hierbij een begeleidende rol spelen.

DGB Maritieme Zaken  
Kennis-aan-Tafel, MM1302, klein,  
doorloop

### Sturing op toegevoegde waarde

Hoe kan de overheid sturen op toegevoegde waarde in zeehavens en wat zijn de gevolgen bij inzet op hogere toegevoegde waarde? Dit zijn vragen die DGB Maritieme Zaken wil laten onderzoeken door een extern bureau. Het KiM zal hierbij een begeleidende rol spelen. Mogelijk wordt ook aandacht besteed aan het "level playing field" in Noordwest-Europa voor zeehavens en het havenbedrijfsleven.

DGB Maritieme Zaken  
Kennis-aan-Tafel, BM1106, klein,  
doorloop

### Onderzoeken Alliantie Zeehavens

Het afgelopen jaar zijn enkele onderzoeken uitgevoerd in opdracht van de Alliantie Zeehavens naar onder andere goederenstroomprognoses en ruimtegebruik. Een afsluitende studie is gericht op de relatie tussen ruimtegebruik, achterlandverbindingen en infrastructuur. Het KiM levert Kennis-aan-Tafel voor deze afsluitende studie. Mogelijk krijgen deze studies een vervolg vanuit de nieuwe branche-organisatie zeehavens of vanuit DGB Maritieme Zaken.

DGB Luchtvaart  
Kennis-aan-Tafel, BM1203,  
klein, doorloop

#### **De rol van Schiphol als Europees knooppunt van luchtvracht**

Op basis van bij het KiM beschikbare databases wordt inzicht verschaft in de rol van Schiphol als Europees knooppunt van luchtvracht. Dit is van belang voor het beleid ten aanzien van luchtvracht, voor verdere concretisering van de inzichten in de Mobiliteitsbalans en mogelijk ook om het begrip 'internationale concurrentiepositie' meetbaar te maken.

#### **Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten**

Op dit moment zijn geen kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten voorzien binnen dit onderdeel.

#### **Promotieonderzoek**

VU Amsterdam en KiM  
Promotieonderzoek, P1201

#### **Transportinfrastructuur en agglomeratie-effecten**

Uit ruimtelijk-economisch onderzoek blijkt dat bedrijven en werknemers in agglomeraties over het algemeen productiever zijn dan daarbuiten. Transportinfrastructuur brengt mensen en bedrijven dichter bij elkaar en bevordert derhalve deze agglomeratie-effecten. Het gaat deels om zogenoemde niet-lineaire effecten die tot extra baten kunnen leiden in een MKBA van transportinfrastructuur. Over de omvang van deze extra baten is echter nog weinig bekend. Daarom draagt IenM bij aan een promotieonderzoek van de Vrije Universiteit Amsterdam naar de relatie tussen transportinfrastructuur en agglomeraties. Vanuit dit promotieonderzoek worden bijdragen geleverd aan KiM-projecten.

## **5.3 De rol van de overheid en marktordening**

Binnen dit onderdeel gaat het om effectieve en efficiënte verhoudingen tussen overheid en markt. Hoe kunnen publieke belangen geborgd worden en welke effecten heeft een verschuiving in de richting van meer markt of juist meer overheid? Hoe kan de overheid vervoersmarkten beter laten werken? Hoe kan de overheid semipublieke organisaties en private partijen zodanig sturen dat een bijdrage wordt geleverd aan overheidsdoelstellingen? Los van basisrollen van de overheid (zoals het definiëren van eigendomsrechten) gaat het daarbij om de vraag in hoeverre de overheid optreedt als realisator, als facilitator en als regulator. Bij dit onderwerp komen ook publiek-private samenwerkingsvormen en financieringswijzen aan de orde.

#### **Projecten**

DGB Openbaar Vervoer en Spoor  
(andere betrokken directie: FMC)  
Onderzoeksproject, MM1303  
middelgroot, derde kwartaal

#### **Systeem- versus resultaatverantwoordelijkheid**

De rijksoverheid wordt met enige regelmaat aangesproken voor onderwerpen, ook al gaat deze er niet (direct) over. Naast de directe beleids-/resultaat-verantwoordelijkheid wordt de rijksoverheid ook geacht toezicht te houden op het reilen en zeilen van het systeem als geheel: zijn de verantwoordelijkheden belegd en nageleefd. Het begrip dat hiervoor wordt gebruikt is systeemverantwoordelijkheid. De vraag is echter wat die systeemverantwoordelijkheid precies inhoudt, waar de rijksoverheid wel of niet op afgerekend kan worden en welke instrumenten de overheid heeft om systeemverantwoordelijkheid in te vullen. Dit project zal worden uitgevoerd aan de hand van casus op diverse beleidsterreinen van IenM.



DGB Openbaar Vervoer en Spoor  
Onderzoeksproject, MO1201, groot,  
derde kwartaal

#### **Vergroten marktgerichtheid openbaar vervoer**

Om de klantgerichtheid van het openbaar vervoer te verbeteren, kan het Rijk mogelijk belemmeringen wegnemen en maatregelen treffen om een marktgerichte benadering te faciliteren. Welke maatregelen hebben het meeste effect in deze transitie van een aanbodgericht naar een vraaggericht systeem? Wat zijn in dichtbevolkte gebieden de belangrijkste belemmeringen die moeten worden weggenomen op onder andere de vervoersmarkt en de vastgoedmarkt? Welke mogelijkheden zijn er in dunbevolkte gebieden om regulier openbaar vervoer en contractvervoer te integreren? Beantwoording van deze vragen kan een belangrijke bijdrage leveren aan deze uitdaging die is neergelegd in de visie op het regionaal openbaar vervoer. Dit onderzoek start na afronding van het project “Kwaliteitsbehoeften van de moderne OV-reiziger” (BB1106).

DGRW Gebieden en Projecten  
Onderzoeksproject, BM1205,  
middelgroot, eerste kwartaal

#### **Verschillen in knooppunten**

Bij sommige (multimodale) knooppunten is sprake van een impuls voor de ruimtelijke ontwikkeling rondom het knooppunt en bij andere niet. De vraag is wat de oorzaken hiervan zijn en wat de do's en don'ts zijn voor de overheid om deze ontwikkeling te stimuleren. Dit project bouwt voort op het in 2012 afgeronde project “Regie op knooppunten”. De resultaten van dit project kunnen gebruikt worden bij de vaststelling van de gebiedsagenda's en bij de beleidsontwikkeling met betrekking tot re-urbanisatie.

DGRW Ruimtelijke Ordening  
Kennis-aan-Tafel, MM1304, klein,  
derde kwartaal

#### **Convenanten bij gebiedsontwikkeling**

Bij gebiedsontwikkeling heeft de rijksoverheid vaak de rol van kadersteller en partner. Dit leidt regelmatig tot een convenant als coalitievorm. Het KiM zal meedenken over de do's en don'ts bij convenanten.

#### **Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten**

Het KiM levert binnen dit thema Kennis-aan-Tafel over ondermeer marktordening in het openbaar vervoer en de vormgeving van vervoer- en beheerconcessies.

## **5.4 Verhoudingen tussen overheidslagen**

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

## Projecten

DGB Openbaar Vervoer en Spoor  
Onderzoeksproject, MO1293,  
middelgroot, doorloop

### Plan van Aanpak monitoringssysteem decentralisatie spoor Limburg

De Minister van IenM heeft aan de Tweede Kamer toegezegd om samen met de provincie Limburg een monitoringssysteem op te zetten om de effecten van de decentralisatie van twee stoptreindiensten in beeld te brengen. Hiermee kan worden bekeken hoe verdergaande samenloop van meerdere vervoerders op een traject waarbij sprake is van zowel concurrentie op het spoor als decentralisatie in de praktijk uitwerkt. Het KiM zal een Plan van Aanpak opstellen voor dit monitoringssysteem.

DGRW Ruimtelijke Ordening  
Kennis-aan-Tafel, MM1305,  
middelgroot, derde kwartaal

### Internationale vergelijking governance ruimtelijke ordening

Op dit moment wordt het SVIR-beleid ten aanzien van de decentralisatie van de ruimtelijke ordening geïmplementeerd. Belangrijk is de implementatie zo in te richten dat het “werkt”. Een internationale vergelijking ten aanzien van de governance van ruimtelijke ordening kan hierbij helpen. Het KiM zal hieraan door Kennis-aan-Tafel een bijdrage leveren.

## Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Op dit moment zijn geen kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten voorzien binnen dit onderdeel.

## 5.5 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Strategie	Het maatschappelijk-economische en sociaal-culturele belang van mobiliteit	BM1101	Onderzoeksproject	doorloop	middelgroot
DGB Maritiem	Relatie Nederlandse vloot en maritiem cluster	BM1204	Onderzoeksproject	doorloop	middelgroot
DGB Maritiem	Concurrentiebepalende factoren Nederlandse Zeehavens	MM1301	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGB Maritiem	Sturing op toegevoegde waarde	MM1302	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGB Maritiem	Onderzoeken Alliantie Zeehavens	BM1106	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGB Luchtvaart	De rol van Schiphol als Europees knooppunt van luchtvracht	BM1203	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
VU Amsterdam en KiM	Transportinfrastructuur en agglomeratie-effecten	P1201	Promotieonderzoek	doorloop	
DGB Openbaar Vervoer en Spoor (en FMC)	Systeem- versus resultaatverantwoordelijkheid	MM1303	Onderzoeksproject	3 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Openbaar Vervoer en Spoor	Vergroten marktgerichtheid openbaar vervoer	MO1201	Onderzoeksproject	3 <sup>e</sup> kwartaal	groot
DGRW Gebieden en Projecten	Verschillen in knooppunten	BM1205	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGRW Ruimtelijke Ordening	Convenanten bij gebiedsontwikkeling	MM1304	Kennis-aan-Tafel	3 <sup>e</sup> kwartaal	klein
DGB Openbaar Vervoer en Spoor	Plan van Aanpak monitoringssysteem decentralisatie spoor Limburg	MO1293	Onderzoeksproject	doorloop	middelgroot
DGRW Ruimtelijke Ordening	Internationale vergelijking governance ruimtelijke ordening	MM1305	Kennis-aan-Tafel	3 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot



## 6 Kennislijn Beleidsevaluaties en afwegingskaders

### 6.1

#### Toelichting op de kennislijn

In deze kennislijn staan het ex-ante- en ex-postevalueren van mobiliteitsbeleid en de daarvoor benodigde afwegingskaders centraal. Welke beleidsopties om problemen op te lossen en kansen te benutten zijn het meest effectief en efficiënt?

Het verkennen van effectieve en efficiënte beleidsopties behoort al sinds de oprichting tot de core business van het KiM. In de huidige jaren van krimpende overheidsbudgetten wordt extra kritisch gekeken naar de argumenten op basis waarvan infrastructuurprojecten doorgang vinden en beleidsinstrumenten worden ingezet. Dit versterkt het belang van transparante afwegingskaders waarbinnen effectiviteit en efficiency een belangrijke rol spelen.

In het ruimtelijk-infrastructurele domein vormt de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) het belangrijkste afwegingskader. Dit is in het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte II nog eens bevestigd. Het instrument MKBA staat echter ook ter discussie, vanwege de soms te grote nadruk op het saldo van kosten en baten en de onduidelijkheid in hoeverre de MKBA antwoord geeft op de vraag of bepaalde beleidsdoelen worden gehaald. Dit vergt extra aandacht binnen deze kennislijn.

Binnen deze kennislijn staan vier onderdelen centraal:

- methodiekverdieping en -verbreding;
- het ‘laten landen’ van inzichten uit de afwegingskaders;
- leren van ex-postevaluaties;
- het uitvoeren en toetsen van evaluaties.

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen rond deze drie thema's. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete projecten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel) het KiM in 2013 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen.

### 6.2

#### Methodiekverdieping en -verbreding ex-ante evaluaties

Bij de verdieping van methodieken ligt het accent op vragen bij de kosten-batenanalyse. Ondanks dat de OEI-methodiek (Overzicht Effecten Infrastructuur) al ruim tien jaar wordt toegepast, zijn er steeds nieuwe ontwikkelpunten. Deze hebben te maken met verbreding van de toepassing van het instrument (bijvoorbeeld voor gebiedsgerichte projecten of voor beheer- en onderhoudsafwegingen) en voortschrijdend inzicht in het soort effecten dat een mobiliteitsproject genereert (bijvoorbeeld betrouwbaarheidsbaten). Naast methodiekverdieping willen we meer aandacht schenken aan de positie van de MKBA in het geheel van afwegingsmogelijkheden rondom beleid.

## Projecten

DGRW Gebieden en Projecten  
Onderzoeksproject, EA1301, groot,  
eerste kwartaal

### Adaptief beleid

Doel van dit project is het in kaart brengen van kansen, risico's en methoden van adaptief beleid. Focus ligt op de mogelijkheden om adaptief beleid toe te passen bij de programmering in het kader van het MIRT en de gebiedsagenda's. Geleerd kan worden van voorbeelden van adaptief beleid in andere sectoren en landen. Speciale aandacht vragen de bestuurlijke aspecten die met adaptief beleid samenhangen. Dit project gaat ook in op het gebruik van scenario's bij adaptief beleid en op de methoden waarmee adaptief beleid geïnstrumenteerd kan worden, zoals de reële optie theorie in relatie met de MKBA. Binnen het KiM zijn er belangrijke raakvlakken met de kennislijnen 1 (relatie met scenario's), 3 (relatie met transitie naar duurzame mobiliteit), 4 (relatie met modelontwikkeling) en 5 (vanwege de bestuurlijke aspecten).

DGB Beter Benutten  
Kennis-aan-Tafel, EA1217, klein,  
doorloop

### MKBA en innovatieve projecten

De effecten van innovatieve projecten zijn vaak onzeker. Vanwege die onzekere kosten en baten is het lastig deze projecten via een MKBA te evalueren. Het KiM verkent in dit project de mogelijkheden om deze innovatieve projecten op een evenwichtige manier in de MKBA-systematiek mee te nemen.

FMC  
Kennis-aan-Tafel, EA1218, klein,  
doorloop

### Open ruimte in MKBA's

Het behoud van open ruimte is politiek en maatschappelijk vaak een belangrijk aspect bij de afweging van investeringen in infrastructuurprojecten. In dit project verkent het KiM hoe open ruimte op dit moment in MKBA's wordt meegenomen en op welke manier de waardering van open ruimte in MKBA's beter aan kan sluiten op maatschappelijke voorkeuren.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor  
Kennis-aan-Tafel, EA1302,  
middelgroot, eerste kwartaal

### Afwegingskader optimalisatie spoorstelsel

Op dit moment bestaat een groeiende behoefte aan een afwegingskader om tot optimalisatie voor het spoorstelsel te komen. Daarmee moeten verschillende keuzen om het spoor in te richten tegen elkaar kunnen worden afgezet, zodanig dat uiteenlopende zaken als maximale bediening klantwensen, capaciteitsbenutting, veiligheid en milieueffecten tegen elkaar kunnen worden afgewogen en geoptimaliseerd. Het KiM zal de mogelijkheden voor een dergelijk afwegingskader in kaart brengen en uitwerken.

FMC (andere betrokken directies:  
DGB, DGRW, DGMI, RWS)  
Kennis-aan-Tafel, EA1102,  
middelgroot, doorloop

### Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek

Bij de uitvoering van kosten-batenanalyses komen er vragen aan bod die niet specifiek voor één project zijn, en waar in overleg met betrokken partijen zoals CPB, PBL en DVS een passende en consistente oplossing voor moet worden gevonden. Het kan hierbij in 2013 onder andere gaan over de schaduwprijs van CO<sub>2</sub> en over de hoogte van de discontovoet en risico-opslag bij onomkeerbare effecten.

## Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Op dit moment zijn geen kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten voorzien binnen dit onderdeel.

## 6.3 Het ‘laten landen’ van inzichten uit de afwegingskaders

Minstens zo belangrijk als het ontwikkelen van nieuwe kennis is het ‘laten landen’ van de opgedane inzichten uit de onderzoekswereld in de praktijk van beleidsmedewerkers van IenM. Wat betreft kennis over MKBA's en andere afwegingskaders vervult het KiM hierin een spilfunctie en ambieert deze functie de komende jaren te behouden. Het gaat daarbij zowel om het inzichtelijk maken van de werking van het instrument MKBA als om de wijze van presenteren van en communiceren over de resultaten van een MKBA van een specifiek project of programma.

### Concrete projecten

FMC  
(andere betrokken directies: DGB,  
DGRW, DGM1)  
Kennis-aan-Tafel, E712,  
middelgroot, doorloop

#### Communicatie over OEI en MKBA

Het KiM is medeverantwoordelijk voor de communicatie rondom OEI en MKBA.

De werkzaamheden betreffen:

- het voorbereiden en begeleiden een nieuwe, Rijksbrede leidraad voor MKBA;
- het participeren in het team voor het programma Ontwikkelagenda MKBA;
- het vernieuwen en afstemmen van informatie over OEI en MKBA op de website van de rijksoverheid;
- het beschikbaar stellen van informatie over OEI ten behoeve van presentaties en rapporten en het leveren van bijdrages aan congressen en cursussen op dit terrein;
- het voeren van het secretariaat van het interdepartementale kernteam OEI.

### Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten binnen dit onderdeel zijn vaak bijdragen aan projecten van andere kennisinstellingen en van planbureaus.

## 6.4 Leren van ex-postevaluaties

In de afgelopen jaren heeft het KiM enige ervaring opgedaan met ex-postevaluaties. Voor infrastructuurprojecten wordt veel ex-ante-evaluatieonderzoek verricht. Dit staat sterk in contrast met het huidige gebruik van het evalueren achteraf. Toch kan het ex-postevalueren van infrastructurele projecten belangrijke voordelen hebben. Door te leren van het verleden kan de kwaliteit van toekomstige ex-ante-evaluaties verbeterd worden en daarmee ook de kwaliteit van de besluitvorming. In breder verband kunnen ex-poststudies en meta-evaluaties laten zien waarom welk beleid in welke omstandigheden succesvol is en welk beleid niet.

Als onderdeel van dit thema voert het KiM op verzoek second opinions uit van in de Rijksbegroting opgenomen en door derden uitgevoerde beleidsdoorlichtingen.

## Projecten

Oprachtgever(s) nog te bepalen  
Onderzoeksproject, EA1206  
middelgroot, derde kwartaal

### Leren van ex-postevaluaties

Er is in ieder geval draagvlak voor het selectief inzetten van ex-postevaluaties over meerdere projecten, programma's of maatregelen heen: de zogenoemde satéprikker aanpak. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gaan om de effecten van subsidieregelingen. Het doel hiervan is om het lerend vermogen van IenM te vergroten. Het getuigt van kracht om achteraf op een thema diverse projecten op een rijtje te zetten en te kijken of iets gewerkt heeft of niet – juist in deze tijd van bezuinigingen, om tijd en geld te besparen. Het leren van evalueren gebeurt dan op metaniveau, dus overkoepelend over meerdere organisatieonderdelen of onderwerpen heen.

DGRW Ruimtelijke Ordening  
Onderzoeksproject, EA1303,  
middelgroot, derde kwartaal

### Ex-postevaluatie in het kader van de ontwikkelagenda MKBA

In het kader van de ontwikkelagenda MKBA wordt onder regie van DGRW een aantal ex-postevaluaties (casus) uitgezet. Afhankelijk van de gekozen onderwerpen, kan het KiM één van deze ex-postevaluaties ter hand nemen.

## Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Het KiM kan op verzoek second opinions uitvoeren van in de Rijksbegroting opgenomen beleidsdoorlichtingen.

## 6.5

### Het uitvoeren en toetsen van evaluaties

Het KiM voert ex-ante-evaluaties uit van concrete beleidsinstrumenten. Verder stelt het KiM second opinions op van MKBA's, neemt deel in de begeleiding van MKBA's en adviseert de beleidsdirecties over de uitvoering van MKBA's en de rol van de MKBA in het besluitvormingsproces.

## Projecten

DGB Luchtvaart  
Onderzoeksproject, EA1304,  
middelgroot, eerste kwartaal

### Market-based measures voor emissies in de luchtvaart

De ICAO ontwikkelt drie modellen voor market-based measures (MBM's) in de luchtvaart. Deze zouden een alternatief kunnen zijn voor het huidige Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart. Het KiM zal ten behoeve van de standpuntbepaling van Nederland de effecten van deze drie modellen in kaart brengen. Het gaat hierbij om de effecten voor de concurrentiepositie van Nederland, de Nederlandse luchtvaartsector, de consument en het milieu.

DGB Maritieme Zaken  
Onderzoeksproject, EA1214,  
middelgroot, doorloop

### Market-based measures CO<sub>2</sub>-reductie zeevaart

Momenteel zijn market-based measures ter reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot in overweging bij IMO, de VN-organisatie voor de mondiale scheepvaart en bij de EU. Onder market-based measures wordt verstaan: maatregelen die flexibiliteit geven in de manier waarop CO<sub>2</sub>-emissiereductie wordt bereikt, zoals emissiehandel, CO<sub>2</sub>-heffingen en 'offsetting' (CO<sub>2</sub>-emissie in de maritieme sector compenseren met reductie binnen een andere sector).

In dit onderzoek zal verkend worden wat de onderscheidende eigenschappen van beschikbare systemen zijn, welke aspecten of gevolgen van de MBM's voor Nederland potentieel van belang zijn, welke knoppen de systemen hebben en hoe gestuurd kan worden binnen een systeem en welke risico's (en kansen) er zijn waardoor de MBM's andere gevolgen hebben dan verwacht, en hoe hier mee om kan worden gegaan.

DGB

**Begeleiding en second opinions MKBA's** (voor zover nu voorzien):

- **Begeleiding MKBA zeetoeegang IJmuiden**  
(DGB Maritieme Zaken, Kennis-aan-Tafel, E1012, klein, doorloop)
- **Begeleiding MKBA kanaalzone Gent-Terneuzen**  
(DGB Maritieme Zaken, Kennis-aan-Tafel, E1012, klein, doorloop)

FMC

Kennis-aan-Tafel, EA1209, klein, doorloop

**Indicatoren binnen de nieuwe begrotingssystematiek**

Binnen IenM wordt in 2013 verder gewerkt aan de verdere invulling van de nieuwe begrotingssystematiek ('verantwoord begroten'). Vooral de verdere ontwikkeling van het stelsel van kengetallen en indicatoren vergt aandacht. Het KiM denkt hierin mee.

### Globale beschrijving kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten binnen dit onderdeel zijn vaak bijdragen aan projecten van andere kennisinstellingen en van planbureaus, zoals het project van het PBL over welk instrument je voor welk doel het beste kunt inzetten.

## 6.6 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGRW Gebieden en Projecten	Adaptief beleid	EA1301	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	groot
DGB Beter Benutten	MKBA en innovatieve projecten	EA1217	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
FMC	Open ruimte in MKBA's	EA1218	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGB Openbaar Vervoer en Spoor	Afwegingskader optimalisatie spoorstelsel	EA1302	Kennis-aan-Tafel	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
FMC	Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek	EA1102	Kennis-aan-Tafel	doorloop	middelgroot
FMC	Communicatie over OEI en MKBA	E712	Kennis-aan-Tafel	doorloop	middelgroot
Nog te bepalen	Leren van ex-postevaluaties	EA1206	Onderzoeksproject	3 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGRW Ruimtelijke Ordening	Ex-postevaluatie in het kader van de ontwikkelagenda MKBA	EA1303	Onderzoeksproject	3 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Luchtvaart	Market based measures voor emissies in de luchtvaart	EA1304	Onderzoeksproject	1 <sup>e</sup> kwartaal	middelgroot
DGB Maritieme Zaken	Market based measures CO2-reductie zeevaart	EA1214	Onderzoeksproject	doorloop	middelgroot
DGB Maritieme Zaken	Begeleiding MKBA zeetoeegang IJmuiden	E1012	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
DGB Maritieme Zaken	Begeleiding MKBA kanaalzone Gent-Terneuzen	E1012	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein
FMC	Indicatoren binnen de nieuwe begrotingssystematiek	EA1209	Kennis-aan-Tafel	doorloop	klein





## Lijst met afkortingen

CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CPB	Centraal Planbureau
DBR	Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (NWO-programma)
DGB	Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
DGB BB	DGB Programmadirectie Beter Benutten
DGB LVT	DGB Directie Luchtvaart
DGB MZ	DGB Directie Maritieme Zaken
DGB OVenS	DGB Directie Openbaar Vervoer en Spoor
DGB Strat	DGB Unit Strategie
DGB WV	DGB Directie Wegen en Verkeersveiligheid
DGMI	Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal
DGMI Int.	DGMI Directie Internationaal
DGMI KLG	DGMI Directie Klimaat, Lucht en Geluid
DGMI UCOS	DGMI Unit Coördinerend Opdrachtgeverschap en Strategie
DGMI VenR	DGMI Directie Veiligheid en Risico's
DGRW	Directoraat-Generaal Ruimte en Water
DGRW GenP	DGRW Directie Gebieden en Projecten
DGRW RO	DGRW Directie Ruimtelijke Ordening
FMC	Financiën, Management en Control
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICT	Informatie- en communicatietechnologie
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
JTRC	Joint Transport Research Committee
KaT	Kennis-aan-Tafel
KBA	Kosten-batenanalyse
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
LMS	Landelijk Model Systeem
MIR	Monitor Infrastructuur en Ruimte
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyses
MLT	Middellange termijn
MON	Mobiliteitsonderzoek Nederland
NRM	Nieuw Regionaal Model
NS	Nederlandse Spoorwegen
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OV	Openbaar vervoer
OVG	Onderzoek verplaatsingsgedrag
OVIN	Onderzoek Verplaatsingen in Nederland
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
RO	Ruimtelijke Ordening
RWS-DID	Rijkswaterstaat Data-ICT-Dienst
RWS-DVS	Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
SCP	Sociaal en Cultureel Planbureau
SKIA	Strategische Kennis- en Innovatieagenda
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TEN-T	Trans-European Transport Network
VerDuS	Verbinden van Duurzame Steden (NWO-thema)
WLO	Welvaart en leefomgeving



## Colofon

Dit is een uitgave van het  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Januari 2013  
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)  
KiM-13-A01

Vormgeving:  
Huisstijl IenM

Opmaak:  
Studio Guido van der Velden, Rijswijk

ISBN: 978-90-8902-106-9

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965  
Fax : 070 456 7576

Website : [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)  
E-mail : [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM (via [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)) of als PDF te downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

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



Dit is een publicatie van het

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

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

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

ISBN: 978-90-8902-106-9  
Januari 2013 | KiM-13-A01