



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

KiM Werkprogramma 2021

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



Inhoud

1	Overzicht van het werkprogramma 2021	3
2	Over het KiM	8
3	Unit Strategie	14
4	Unit Innovatie in Mobiliteit	23
5	Programmadirectie Duurzame Mobiliteit	26
6	Directie Openbaar Vervoer en Spoor	30
7	Directie Wegen en Verkeersveiligheid	33
8	Programmadirectie Vrachtwagenheffing	38
9	Programmadirectie COVID-19	39
10	Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden	41
11	Directie Luchtvaart	44
12	Directie Maritieme Zaken	46
13	Financiën en Integrale Bedrijfsvoering	50
14	Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	52
15	Directoraat-Generaal Water en Bodem	54
16	Basisprojecten	55
	Colofon	57

1 Overzicht van het werkprogramma 2021

Dit werkprogramma geeft een overzicht van de projecten van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voor 2021. De secretaris-generaal van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft het werkprogramma vastgesteld.

Een vraaggestuurde en flexibele aanpak

Het KiM werkt grotendeels vraaggestuurd en het werkprogramma is dan ook in overleg met de verschillende beleidsdirecties en programma's van IenW tot stand gekomen. Hierbij zijn vanuit zowel de beleidsdirecties en programma's, als het KiM ideeën voor nieuwe projecten naar voren gebracht. Deze nieuwe projecten vormen, samen met een aantal projecten die doorlopen uit voorgaande jaren, het werkprogramma van 2021.

Het KiM gaat flexibel om met nieuwe vragen en veranderende vraagstellingen. Wanneer in de loop van het jaar kennisvragen opkomen, wordt in overleg met de betrokken beleidsdirecties bekeken welk project prioriteit heeft en wordt het werkprogramma gewijzigd. Dit betekent dus ook dat een deel van de projecten uit dit werkprogramma mogelijk niet zal worden uitgevoerd.

KiM thema's in het werkprogramma

Ook dit jaar bevat dit werkprogramma veel projecten. Omdat de rode draden in deze projecten niet altijd gemakkelijk zijn terug te zien, onderscheidt het KiM voor 2021 drie KiM-brede thema's waarop de focus wordt gelegd. Deze thema's zijn: de gevolgen van COVID-19, Slimme en duurzame mobiliteit, en (effecten van) nieuwe beleidsinstrumenten.

Gevolgen van COVID-19: 2020 werd gedomineerd door het COVID-19 virus. Het virus en de hieraan gerelateerde maatregelen hebben aanzienlijk effect (gehad) op onze mobiliteit en het beleidsterrein. Naast operationele vraagstukken over hoe in tijden van crisis te handelen, zal het virus mogelijk ook lange termijn effecten hebben op het mobiliteitssysteem en daarmee op beleidsdoelen en de effectiviteit van beleidsinstrumenten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan veranderingen in thuiswerken, vervoerwijzekeuzes, (online) winkelen en ruimtelijke consequenties zoals woon- en werklocatiekeuzes. Andersom kan beleid mogelijk ook invloed uitoefenen op hoe de effecten van COVID-19 precies zullen uitpakken, en kan geleerd worden van de crisis in termen van adaptiviteit van zowel het mobiliteitssysteem als het beleidsproces. Het KiM zal in 2021 via verschillende onderzoeksprojecten kennis vergaren over deze onderwerpen en zijn kennis inbrengen.

Slimme en duurzame mobiliteit: Eén van de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen is hoe de overheid een transitie naar een duurzamere samenleving kan bewerkstelligen. Ook IenW benoemt verduurzaming als één van de belangrijkste speerpunten van haar beleid. De opkomst van slimme mobiliteitsconcepten zoals deelsystemen biedt mogelijk kansen voor deze transitie. Ook schonere brandstoffen en gedragsinterventies kunnen hieraan bijdragen. Het KiM zal het komende jaar via verschillende projecten meer zicht bieden op hoe de transitie richting duurzame mobiliteit met slimme en andere mobiliteitsoplossingen versneld kan worden. Slimme mobiliteitsoplossingen gericht op bereikbaarheid en veiligheid vallen ook onder dit thema.

Nieuwe beleidsinstrumenten: In antwoord op maatschappelijke uitdagingen kan IenW nieuwe, innovatieve beleidsinstrumenten inzetten, zoals bijvoorbeeld vormen van prijsbeleid, of een werkgeversaanpak. De effecten hiervan in de Nederlandse context zijn nog niet altijd duidelijk. Ook zet IenW in op nieuwe samenwerkingsvormen met andere overheden en private partijen, en verandert de opzet van fondsen. Het KiM zal meedenken bij beleidsvorming, monitoring en evaluatie.

Andere onderwerpen die dit jaar veel aan bod kwamen in de werkprogrammagesprekken met de beleidsdirecties en die dus ook terugkeren in dit werkprogramma zijn:

- Een integrale afweging tussen de positieve en negatieve consequenties van mobiliteit (bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid);
- Zicht krijgen op onzekere toekomstontwikkelingen;
- Scherpe en consistente effectmeting in het kader van aanvragen voor het Groiefonds, Europees herstelfonds en Mobiliteitsfonds.

Opzet van het werkprogramma

Het vervolg van dit document gaat allereerst in op het doel en de werkwijze van het KiM (Hoofdstuk 2) waarna per IenW-directie de projecten worden weergegeven en toegelicht (Hoofdstuk 3 t/m 16).

Projectenoverzicht

Thema	Kennislijn
Gevolgen van COVID-19	A Mobiliteit en Bereikbaarheid
Slimme en duurzame mobiliteit	B Duurzaamheid en gebieden
Nieuwe beleidsinstrumenten	C Beleidsevaluaties en rol van de overheid

Unit Strategie

A	Mobiliteitsbeeld 2021
A	Structurele veranderingen in thuiswerken en thuis onderwijs volgen en de gevolgen voor mobiliteit
A	De relatie tussen attitudes en gedrag en het verband met de COVID-19 crisis
A	Structurele effecten van de COVID-19 crisis op het goederenvervoer
A	Effecten e-commerce en thuislevering op mobiliteit en transport
A	De toekomst van de mobiliteit
A	Follow up Schets Mobiliteit naar 2040
A	Succes- en faalfactoren voor mobiliteitshubs
A	Verkenning kansrijke opties voor meer uitwisseling en samenhang tussen vervoersmodaliteiten
A	Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties
A	Kennisagenda mobiliteitsarmoede
A	Mobiliteit in stedelijk Nederland
A	Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODIN
A	Kennisbijdrage Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)
A	Ondersteuning IenW-project Integratie en governance modellen
B	Relatie energie, ICT, mobiliteitsnetwerken
B	Verkenning naar gevolgen klimaatverandering voor het mobiliteitssysteem
B	Samenhang mobiliteitssysteem in gebieden met toe- en afnemende bebouwingsdichtheid en het mobiliteitssysteem op rijksniveau
C	Invloed COVID-19 crisis op reistijd- en betrouwbaarheidswaardering
C	Prijsbeleid follow up
C	Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds
C	Hoofdonderzoek reistijd- en betrouwbaarheidswaardering
C	Financiële stromen mobiliteit overheid
C	Innovatieve beleidsmonitoring en -evaluatie
C	De waardering van equity
C	Investeren in kortere of in waardevollere reistijd
C	Nationaal Groiefonds mobiliteitsvoorstellen
C	Update bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer
C	De waarde van mobiliteit

Unit Innovatie in Mobiliteit

A	Van start-up naar scale-up
A	Mobility-as-a-Service (MaaS) leeromgeving
A	Organisatie en afspraken met betrekking tot MaaS
A	Online beïnvloeding van mobiliteitsgedrag
A	Impact van de digitale kloof op mobiliteit
A	Mobiel(er) door mobieltjes? Mobiliteit en toegang tot technologie
A	Verkenning sociale innovaties en mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

A	Transitieplannen openbaar vervoer
A	Kennisbijdrage Bus Rapid Transit
A	Meedenken over openbaar vervoer databehoeftes voor de rijksoverheid
A	Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld OV
A	Kennisbijdrage stationsagenda
B	De OV schaa sprong en stedelijke ontwikkeling
C	Monitoren maatregelenpakket spoorgoederenvervoer
C	Afweegkader spoorveiligheid
C	MKBA update 3RX
C	Evaluatiekader HSL Zuid
C	Marktverkenning Open toegang personenvervoer per spoor
C	Ondersteuning beleidsvoornemen spoor nieuwe HRN concessie
C	Afweegkader decentralisering spoor

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

A	Autoloos, autolight, autoheavy
A	Adaptiviteit op het gebied van smart mobility
A	Smart mobility en de relatie met de ontwikkeling van congestie
A	Kennisbijdrage monitor op het gebied van smart mobility
A	De relatie tussen smart mobility en duurzaamheid
A	Samenwerkingsverband smart mobility
A	Voorlopers in mobiliteitstransitie
A	Voor- en nadelen van investeringen in dataverzameling smart mobility
A	Delen en de invloed op het mobiliteitssysteem
A	Werkgeversaanpak
A	Trendprognose ten behoeve van NSL/SWUNG
A	Toekomstvisie automobility
A	Nieuwe (micro)mobilityconcepten
B	Nazorg studie Lichte Elektrische Voertuigen: een overzicht (KiM, 2021)
B	Kansen en uitdagingen met betrekking tot verkeersveiligheid bij de inzet van LEVs in de stedelijke distributie
B	Deelmobiliteit in de stad: welke LEV-concepten zijn kansrijk?
B	Investeringsimpuls verkeersveiligheid
B	Nieuw landelijk actieplan verkeersveiligheid
B	Mobiliteitsbehoefte oudere gebruikers brom- en scootmobiel
C	Maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid
C	Actualisering waarderingskengetallen MKBA

Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

A	Latente vraag naar fiets-OV ketenverplaatsingen
A	Aanschaf en potentie e-fiets
A	Overzicht conclusies fietsonderzoeken
A	Stimuleren en faciliteren van fietsgebruik
A	Stimuleren en faciliteren van lopen
A	Mobiliteit van Nederlanders met een migratieachtergrond
B	Monitoring doelen Klimaatakkoord
B	Waterstof: kaf van het koren scheiden
B	Herijking timing
B	ETS
B	Green Deal EU inzet instrumentarium
B	Het belang van fietsen voor werkgevers
B	Impact op Nederlandse automarkt van internationale energiekeuzes
B	Input geluids- en emissieberekeningen
C	CO ₂ waardering en mobiliteit

Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden

B	Second opinion Mobiliteitstransitie MRDH
B	Onderzoek naar autoluw
B	MRA studies
B	Active modes in verkeersmodellen, wat kan wel en wat kan niet?
B	Beleidsuitgangspunten in analyses gebiedsprogramma's
B	Gebruik land-use and transport interaction (LUTI) modellen bij agglomeratie-effecten
C	Kennisbijdrage alternatieve bekostigingsmogelijkheden
C	Afwegingskaders gebiedsprogramma's
C	Eenheid en integraliteit in afwegingskaders
C	Agglomeratie effecten van gebiedsontwikkeling

Programmadirectie Vrachtwagenheffing

C	Begeleiding effectmeting vrachtwagenheffing
---	---

Programmadirectie COVID-19

A	Mobiliteitsontwikkelingen en effecten van maatregelen tijdens de COVID-19 crisis
A	Internationale vergelijking COVID-19 maatregelen en mobiliteit
C	Economische effecten van COVID-19

Legenda

Thema

Gevolgen van COVID-19

Slimme en duurzame mobiliteit

Nieuwe beleidsinstrumenten

Kennislijn

A Mobiliteit en Bereikbaarheid

B Duurzaamheid en gebieden

C Beleidsevaluaties en rol van de overheid

Directie Luchtvaart

A	De zakelijke luchtvaartreiziger in beeld
A	Begeleiding actualisatie effecten van COVID-19 op de Nederlandse luchtvaart
A	Bestemmingskeuze leisure reizigers
A	Begeleiding Aeolus
A	Betrokkenheid bij de Uitvoeringsagenda luchtvaartnota
C	Bijdrage aan de werkwijzer MKBA's voor luchtvaart
C	Monitoring luchtvaartnota
C	Netwerkkwaliteit luchtvaart
C	Verkennde analyse 'externe kosten van ketenemissies van transport'
C	Luchtvaartnota en luchtvaartbesluiten MKBA's

Directie Maritieme Zaken

A	Structuurversterking zeevaart na de COVID-19 crisis
A	In-, uit- en doorvoerstatistiek
B	Ondersteuning projectteam klimaataanpak
B	Ondersteuning Bijmengverplichting
C	Baten modal shift beleid
C	Ontwikkelingen buisleidingen
C	Meetbaarheid maatschappelijke en economische waarde digitalisering in het goederenvervoer
C	Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem
C	Sturen op knooppunten
C	Economische baten handel- en doorvoerstromen NL zeehavens
C	Evaluatie fiscale regelingen zeevaart
C	ITF working group 'Mode Choice in Freight Transport'
C	Toekomstvisie binnenvaart
C	Samenwerking, integraliteit en multimodaliteit
C	Brexit en de Nederlandse maritieme sector revisited

Financiële en Integrale Bedrijfsvoering

C	Communicatie over MKBA en secretariaat interdepartementale kernteam MKBA
C	Kennisbijdrage algemeen-economische advisering
C	Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording
C	Kwaliteitsborging extern uitbesteed onderzoek IenW
C	Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten
C	Follow up Werkgroep discontovoet
C	Brede welvaart, verdienvermogen en maatschappelijke welvaart

Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal

B	Het verdienpotentieel van slimme & duurzame mobiliteit
B	Slimme en duurzame mobiliteit in relatie tot energiezuikerheid
B	Afstemming (ondergrondse) energieaanbod en (bovengrondse) energievraag

Directoraat-Generaal Water en Bodem

B	Klimaatadaptatiemaatregelen in het mobiliteitssysteem
---	---

Basisprojecten

A	Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie
A	Begeleiding van en samenwerking in maatwerkonderzoek
A	Verbeteren datakwaliteit reisonderzoek: techniekontwikkeling
A	Goederendata op orde
B	Welke stappen zijn nodig voor een fossielvrij mobiliteit in 2050

Legenda

Thema

Gevolgen van COVID-19

Slimme en duurzame mobiliteit

Nieuwe beleidsinstrumenten

Kennislijn

A Mobiliteit en Bereikbaarheid

B Duurzaamheid en gebieden

C Beleidsevaluaties en rol van de overheid

2 Over het KiM

Doel van het KiM

Het KiM ondersteunt beleid met kennis. Het KiM neemt een kritische houding aan en is tevens een vertrouwde collega van beleid. Het KiM verricht eigen onderzoek en verzamelt elders ontwikkelde kennis, waarmee IenW beleid kan ontwikkelen met een stevig kennisfundament. Meer informatie over het KiM is te vinden op www.kimnet.nl.

De manier waarop het KiM kennis levert

Het KiM werkt grotendeels vraaggestuurd

Het KiM voert onderzoek uit op verzoek van de beleidsdirecties van IenW. Het KiM gaat in gesprek met de verschillende beleidsdirecties om de kennisvragen te verzamelen. Ook spant het KiM zich in om de beleidsdirecties regelmatig te confronteren met, onder meer, strategische ontwikkelingen en maatschappelijke trends.

Ook zonder verzoek van een beleidsdirectie kan het KiM een onderzoek starten. Dit doet het KiM wanneer het een onderzoek van groot belang acht voor het toekomstige beleid maar er geen vraag naar is vanuit de beleidsdirecties. Dergelijke onderzoeken zijn echter uitzonderingen.

De kennis die het KiM levert heeft een nauwe relatie met de beleidsvorming

Het KiM analyseert en verklaart ontwikkelingen, stelt verkenningen en scenario's op en analyseert de effecten van beleidsinstrumenten en de rol van de overheid. Het KiM combineert hierbij diverse invalshoeken en disciplines. Op die manier krijgen de analyses van het KiM een robuust karakter. Dit komt ook tot uitdrukking in de brede samenstelling van disciplines die binnen het KiM zijn vertegenwoordigd, waaronder economie, sociale geografie, planologie, sociologie, psychologie, verkeerskunde en bestuurskunde.

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

Werkvormen

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

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

Bij *kennis-aan-tafel* levert het KiM direct kennis aanlopende beleidsprocessen van IenW. Hiertoe geeft het KiM presentaties, voert het gesprekken en levert het kennisbijdragen aan beleidsnota's. Het KiM speelt ook een rol bij onderzoek dat derden voor IenW uitvoeren. Dit varieert van het ontsluiten van het kennisnetwerk en het meedenken met de formulering van onderzoeksvragen en aanpak, tot het zitting nemen in begeleidingscommissies. Tenslotte denkt het KiM mee met de beleidsdirecties over de programmering van kennisontwikkeling bij instituten buiten IenW.

Onder *signalering* valt het agenderen van onderwerpen binnen en buiten IenW, naar aanleiding van actuele beleidsmatige en wetenschappelijke ontwikkelingen of rapporten van andere partijen. Dit kan in de vorm van een notitie, maar ook via een mailtje, een telefoontje, een overleg of een presentatie. Ook een deel van de blogs die KiM'ers schrijven, vervult een signalerende rol. Deze activiteiten worden niet opgenomen in het werkprogramma. Wel is er binnen het KiM capaciteit voor beschikbaar.

Afspraken over publicatie van onderzoeksresultaten

Alle onderzoeksprojecten leiden tot openbare publicaties. Publicatie vindt plaats binnen drie maanden na afronding van het onderzoek. In uitzonderlijke gevallen kan van deze timing worden afgeweken, bijvoorbeeld als de onderzoeken deel uitmaken van de voorbereidingen van een grote beleidsnota, waarbij relevante onderzoeksrapporten gelijktijdig met de nota worden gepubliceerd. Publicaties kunnen de vorm hebben van een onderzoeksrapport, een brochure, een factsheet, een infographic of een filmpje. Bij kennis-aan-tafel kan in overleg tussen de betreffende beleidsdirectie en het KiM worden gekozen voor publicatie. KiM-publicaties zijn te vinden op <https://www.kimnet.nl/publicaties>.

De organisatie van het KiM: het management

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

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

De kennislijnen worden hieronder verder toegelicht.

De organisatie van het KiM: kennislijnen en vakberaden

Kennislijnen

De kennislijnen vormen de basis voor de structurering van het werk van het KiM. De kennislijnen clusteren de diverse projecten waardoor de samenhang tussen de projecten en de consistentie over de jaren heen worden geborgd. Ook maken de kennislijnen duidelijk op welke thema's het KiM kennis levert. Het KiM kent in 2020 de volgende drie kennislijnen:

Kennislijn A: Mobiliteit en bereikbaarheid

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

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

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

Kennislijn B: Duurzaamheid en gebieden

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

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

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

Kennislijn C: Beleidsevaluaties en de rol van de overheid

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

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

Vakberaden

Naast de kennislijnen zijn er vakberaden. Binnen de vakberaden van het KiM wordt vakkennis gedeeld en worden beleidsontwikkelingen gevolgd. Het KiM kent in 2021 de volgende vakberaden:

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

De positie van het KiM en de borging van onafhankelijkheid

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

De positie van het KiM is geregeld in [een protocol](#) dat is gepubliceerd in de Staatscourant. Het KiM is onderdeel van het instellingsbesluit van IenW. Het protocol borgt dat het KiM onafhankelijk, wetenschappelijk onderzoek kan uitvoeren en daarover kan publiceren. Een belangrijk doel van het protocol is het voorkomen van de vermenging van de rollen van politici/beleidsmakers en onderzoekers. In het protocol is onder meer het volgende vastgelegd: “De minister en zijn ambtenaren respecteren de uitkomsten van de door het KiM uitgevoerde onderzoeken. Zij verstrekken geen dienst opdrachten aan het KiM om formuleringen, uitkomsten, onderzoeksmethoden of veronderstellingen te veranderen.” ([protocol IV, 1](#)). Bovendien is opgenomen in het protocol dat de inhoud van de publicaties van het KiM niet het standpunt van de minister van IenW hoeft te geven ([protocol IV, 3](#)). In het protocol zijn ook de financiering, de onderzoeksprogrammering en de communicatie geregeld.

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

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

KiM-fellows

In het kader van kwaliteitsborging heeft het KiM 10 wetenschappers uit binnen- en buitenland en vanuit verschillende disciplines aan zich verbonden: de KiM-*fellows*. Een belangrijke taak van de *fellows* is om conceptpublicaties te becommentariëren. Daarnaast worden ze uitgenodigd voor lezingen en presentaties, en voor brainstormsessies om lopende of startende onderzoeken een extra impuls te geven.

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

Naam	Vakgebied	Universiteit
Prof. dr. Luca Bertolini	Planologie	Universiteit van Amsterdam
Prof. dr. ir. Caspar Chorus	Mobiliteitsgedrag en keuzemodellen	Technische Universiteit Delft
Prof.dr. Heleen de Coninck	Innovatiestudies en duurzaamheid	Technische Universiteit Eindhoven/ Radboud Universiteit Nijmegen
Prof. dr. ir. Dick Ettema	Stedelijke bereikbaarheid en sociale inclusie	Universiteit Utrecht
Prof. dr. ir. Serge Hoogendoorn	Operations & Management of Transport Systems	Technische Universiteit Delft
Prof. dr. ir. Vincent Marchau	Onzekerheid en adaptiviteit van maatschappelijke systemen	Radboud Universiteit Nijmegen
Prof. dr. Tim Schwanen	Transport en Sociale Geografie	University of Oxford
Prof. dr. Ann Verhetsel	Interactie geografie, ruimtelijke planning en economie	Universiteit van Antwerpen
Prof. dr. Erik Verhoef	Ruimtelijke Economie	Vrije Universiteit Amsterdam
Prof. dr. Bert van Wee	Transportbeleid	Technische Universiteit Delft

Samenwerking

Samenwerking met planbureaus, kennisinstellingen, universiteiten en Rijkswaterstaat

Het KiM werkt samen met externe kennisinstellingen, universiteiten en met het organisatieonderdeel Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) van Rijkswaterstaat (RWS). Het KiM doet dat veelal op basis van kennis die elders (in Nederland en daarbuiten) is ontwikkeld en die het KiM integreert en toepasbaar maakt voor de beleidspraktijk. Soms besteedt het KiM onderzoek deels uit aan private partijen of universiteiten, waarna het de resultaten verwerkt in een KiM-product.

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

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

In 2020 heeft KiM een samenwerking verkend met de Hogeschool Utrecht (HU). In 2021 versterken het KiM en de HU deze samenwerking. De samenwerking richt zich op het terrein van slimme en duurzame mobiliteit. Via de samenwerking beoogt het KiM de relatie met het praktijkgericht onderzoek en onderwijs te versterken. Ten behoeve van deze samenwerking wordt een (associate) lector 'slimme en duurzame mobiliteit' aangesteld.

De ovale tafel

Het KiM onderzoekt of een gestructureerd overleg (oftewel ovale tafel) tussen beleid, wetenschap, industrie en gebruikers kan helpen bij het bespreken van majeure maatschappelijke thema's waar het ministerie van IenW een zekere verantwoordelijkheid voor draagt. In de gemeente Amsterdam wordt al vele jaren met succes een dergelijk overleg gevoerd. Beleidsambtenaren van de gemeente treden daarbij in gesprek met wetenschappers van onder meer VU en UVA met als doel het beantwoorden van beleidsvragen. Omgekeerd kunnen beleidsvragen de wetenschap inspireren tot nieuw, maatschappelijk relevant onderzoek.

De beoogde aanpak bij het KiM is om een strategische beleidsvraag te formuleren, en relevante partners uit wetenschap, industrie of gebruikers te vragen hier hun zienswijze op te geven. Doel is om de vraag te beantwoorden en waar mogelijk te komen tot een plan van aanpak dat op brede steun kan rekenen. Het eerste onderwerp voor een in 2021 beoogde ovale tafel gaat over de energievoorziening op het spoor. De beleidsvraag zou bijvoorbeeld kunnen zijn hoe de energievoorziening op het Nederlandse spoor kan worden gegarandeerd opdat bereikbaarheids-, veiligheids- en duurzaamheidsdoelen (voor zowel goederenvervoer als personenvervoer) voor de periode 2020-2050 kunnen worden gerealiseerd.

Internationale oriëntatie

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

3 Unit Strategie

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Mobiliteitsbeeld 2021	MB2101	Onderzoek
A	Structurele veranderingen in thuiswerken en thuis onderwijs volgen en de gevolgen voor mobiliteit	MB2102	Onderzoek
A	De relatie tussen attitudes en gedrag en het verband met de COVID-19 crisis	MB2103	Onderzoek
A	Structurele effecten van de COVID-19 crisis op het goederenvervoer	MB2104	Onderzoek
A	Effecten e-commerce en thuislevering op mobiliteit en transport	MB2105	Onderzoek
A	De toekomst van de mobiliteit	MB2106	Onderzoek
A	Follow up Schets Mobiliteit naar 2040	MB2003	KaT
A	Succes- en faalfactoren voor mobiliteitshubs	MB2002	Onderzoek
A	Verkenning kansrijke opties voor meer uitwisseling en samenhang tussen vervoersmodaliteiten	BR1903	Onderzoek
A	Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties	MG1910	Onderzoek
A	Kennisagenda mobiliteitsarmoede	MB2107	KaT en onderzoek
A	Mobiliteit in stedelijk Nederland	MG1602	Onderzoek
A	Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODIN	DM1719	KaT
A	Kennisbijdrage Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)	BR1904	KaT
A	Ondersteuning IenW-project Integratie en governance modellen	DM1106	KaT
B	Relatie energie, ICT, mobiliteitsnetwerken	DG2001	Onderzoek
B	Verkenning naar gevolgen klimaatverandering voor het mobiliteitssysteem	DG2006	Onderzoek
B	Samenhang mobiliteitssysteem in gebieden met toe- en afnemende bebouwingsdichtheid en het mobiliteitssysteem op rijksniveau	DG2002	Onderzoek
C	Invloed COVID-19 crisis op reistijd- en betrouwbaarheidswaardering	ER2017	Onderzoek
C	Prijsbeleid follow up	ER2117	KaT
C	Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds	MM1810	KaT
C	Hoofdonderzoek reistijd- en betrouwbaarheidswaardering	EA1903	Onderzoek
C	Financiële stromen mobiliteit overheid	ER2006	Onderzoek
C	Innovatieve beleidsmonitoring en -evaluatie	ER2007	Onderzoek
C	De waardering van equity	ER2008	Onderzoek
C	Investeren in kortere of in waardevollere reistijd	ER2009	Onderzoek
C	Nationaal Groeifonds mobiliteitsvoorstellen	ER2014	KaT
C	Update bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer	ER2115	Onderzoek
C	De waarde van mobiliteit	ER2116	Onderzoek

Toelichting

Gevolgen van COVID-19

Mobiliteitsbeeld 2021 (MB2101)

In 2021 brengt het KiM weer een Mobiliteitsbeeld uit. Het Mobiliteitsbeeld verschijnt eens in de twee jaar en bevat een overzicht van actuele gegevens over de ontwikkeling van mobiliteit, bereikbaarheid, emissies en verkeersveiligheid. Ook bevat het Mobiliteitsbeeld de verwachte ontwikkelingen van de mobiliteit op de middellange termijn. De COVID-19 crisis heeft grote gevolgen voor de mobiliteit. De crisis is begonnen in 2020, zal doorlopen in 2021 en heeft ook voor de middellange termijn ontwikkelingen gevolgen. Het KiM zal in dit Mobiliteitsbeeld niet zoals gebruikelijk de ontwikkelingen in de afgelopen 10 jaar verklaren, maar de gevolgen van de COVID-19 crisis voor de mobiliteit (nu en op de middellange termijn) beschrijven. Het KiM maakt daarbij gebruik van de resultaten van andere KiM studies (zie de projecten in dit werkprogramma die vallen onder het thema 'COVID-19').

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie COVID-19, directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Openbaar Vervoer en Spoor, directie Duurzame Mobiliteit, directie Mobiliteit en Gebieden, directie Luchtvaart en directie Maritieme Zaken.

Gevolgen van COVID-19

Structurele veranderingen in thuiswerken en thuis onderwijs volgen en de gevolgen voor mobiliteit (MB2102)

Sinds het begin van de COVID-19 crisis werken veel meer mensen vanuit huis en volgen thuis onderwijs. Dit is een belangrijke verklarende factor voor het geringere aantal verplaatsingen (met het openbaar vervoer en in mindere mate met de auto) en de veel geringere congestie op de weg in vergelijking met 2019. Het KiM heeft in 2020 een rapport gepubliceerd met een overzicht van de resultaten van verschillende studies naar thuiswerken. Daarnaast heeft het KiM verschillende rapporten gepubliceerd over de mobiliteitsveranderingen als gevolg van de COVID-19 crisis op basis van enquêtes onder deelnemers aan het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Een belangrijke vraag voor de toekomstige ontwikkeling van het mobiliteitssysteem en de beleidsvorming is in hoeverre Nederlanders ook na de crisis meer thuis zullen werken (inclusief meer online vergaderen) en thuis onderwijs zullen volgen.

Eerste indicaties hiervoor zijn inmiddels bekend op basis van de verwachtingen van deelnemers aan het MPN en deze zijn verwerkt in de middellange termijn mobiliteitsprognoses van het KiM van november 2020 jl. In dit project zal het KiM de enquêtes met het MPN nader analyseren. Op basis hiervan en op basis van een literatuuranalyse, de resultaten van de internationale vergelijking (zie MB2120) en de ontwikkeling van andere bepalende factoren, zal het KiM de omvang van thuiswerken, thuis onderwijs volgen en de gevolgen voor mobiliteit op de middellange en lange termijn nader verkennen. Hierbij zal het KiM ook het mogelijke effect van COVID-19 op veranderingen van woon- en werklocaties betrekken (bijvoorbeeld verder van het werk wonen omdat meerdere dagen per week thuiswerken mogelijk is). Het KiM zal in dit project ook de mogelijkheden schetsen om met beleid op deze ontwikkelingen te sturen: met welke beleidsinstrumenten kan dat en wat zijn de effecten daarvan? Ook de vraag wat de verandering in thuiswerken betekenen voor verkeersmodellen komt aan de orde. Ook zal het KiM aandacht besteden aan de voor- en nadelen van mogelijke vormen van hybride werken (op een dag deel van de werknemers thuis en deels op kantoor).

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie COVID-19, directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Openbaar Vervoer en Spoor en directie Mobiliteit en Gebieden.

**Gevolgen
van
COVID-19**

De relatie tussen attitudes en gedrag en het verband met de COVID-19 crisis (MB2103)

Uit de literatuur is bekend dat attitudes ten aanzien van vervoerwijzen invloed hebben op reisgedrag en dat mensen met een discrepantie tussen de attitude en het gedrag sneller zullen overstappen naar ander gedrag dan mensen waarbij attitude en gedrag overeenstemmen. Voor openbaar vervoer zien we nu dat de attitudes een stuk negatiever zijn geworden door COVID-19, terwijl de bestaande positieve attitude ten aanzien van de auto nog iets sterker is geworden. Als het, vanuit overheidsdoelstellingen rond bereikbaar en duurzaamheid, van belang is dat reizigers niet structureel weg zullen blijven uit het openbaar vervoer, is het belangrijk om te weten of reizigers hun attitudes uit zichzelf weer gaan bijstellen. Worden mensen dus weer positiever over het openbaar vervoer zodra ze dit weer gaan gebruiken? Als dat niet zo is, is er waarschijnlijk een grotere structurele afname in het gebruik van het openbaar vervoer dan wanneer men de attitudes wel weer bijstelt. Kennis hierover is van belang voor overheden en vervoerbedrijven die zicht willen hebben op de ontwikkeling van het gebruik van het openbaar vervoer en maatregelen willen nemen om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie COVID-19, directie Wegen en Verkeersveiligheid en directie Openbaar Vervoer en Spoor.

**Gevolgen
van
COVID-19**

Structurele effecten van de COVID-19 crisis op het goederenvervoer (MB2104)

Het goederenvervoer over de weg, het spoor en het water ligt tijdens de COVID-19 crisis zowel qua vervoerd gewicht als vervoersprestatie 0 - 20 % onder het niveau van 2019. De COVID-19 crisis heeft gevolgen voor de economische ontwikkeling en daarmee voor het goederenvervoer. Het KiM verwacht dat vervoerd gewicht en vervoersprestatie in 2025 nog niet terug zijn op het niveau van 2019. In dit project verkent het KiM welke trends en ontwikkelingen door de COVID-19 crisis zijn versterkt of afgezwakt. Het KiM analyseert hierbij onder andere de ontwikkelingen in de benutting van vervoermiddelen. In de intercontinentale containerlijnvaart hebben de reders door capaciteit uit de markt te halen ondanks een terugval in de vraag toch meer winst kunnen maken door hogere tarieven. Bij de meeste andere vervoersectoren is er geen capaciteit uit de markt gehaald en zijn naast de vraag ook de tarieven gedaald. Wat betekent dit voor de omvang van het vervoerd gewicht en van de vervoersprestatie en hoe vertaalt zich dat in de economische en milieuefficiëntie van het goederenvervoer? Ook gaat het KiM in op de gevolgen van de COVID-19 crisis voor wereldwijde waardeketens. Komen bepaalde activiteiten in de waardeketen weer terug naar Europa (reshoring)?

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie COVID-19, directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Openbaar Vervoer en Spoor, directie Duurzame Mobiliteit, directie Luchtvaart en directie Maritieme Zaken.

**Gevolgen
van
COVID-19**

Effecten e-commerce en thuislevering op mobiliteit en transport (MB2105)

Door de COVID-19 crisis zijn e-commerce en thuislevering fors toegenomen. Dit heeft gevolgen voor logistieke processen, het gebruik van voorraadlocaties en de omvang en verdeling van het personenverkeer en het transport van goederen over vervoerwijzen en over de dag. In dit project onderzoekt het KiM in hoeverre het gebruik van e-commerce en thuislevering ook na de COVID-19 crisis doorzet, wat de gevolgen daarvan zijn voor personenverkeer en goederenvervoer en wat dit betekent voor de beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en duurzaamheid, in het bijzonder in stedelijk gebied. Het KiM bouwt hierbij voort op een door een stagiair uitgevoerde studie naar de relatie tussen e-commerce en de logistieke sector, met daarin aangrijpingspunten voor beleid.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie COVID-19, directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Mobiliteit en Gebieden, directie Duurzame Mobiliteit en directie Maritieme Zaken.

Slimme en duurzame mobiliteit

De toekomst van de mobiliteit (MB2106)

Voor de beleidsvorming van IenW op het gebied van mobiliteit is het van belang zicht te hebben op de verwachte ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem in de komende decennia. Het gaat hierbij bijvoorbeeld over de ontwikkeling naar autonoom vervoer, de ontwikkeling van het delen van vervoermiddelen en ritten, en de opkomst van nieuwe vormen van (micro)mobiliteit. Wanneer zullen deze ontwikkelingen zich voordoen, op welke manier en in welke mate? Het KiM zal een overzicht maken van deze ontwikkelingen op basis van afgeronde en lopende KiM-onderzoeken en de beschikbare literatuur. Ook zal het KiM analyseren hoe het mobiliteitssysteem in de toekomst georganiseerd kan worden, met speciale aandacht voor de verhouding publiek-privaat. Het KiM analyseert in deze studie ook in hoeverre verschillen in organisatie tussen de modaliteiten een inhoudelijke basis hebben en in hoeverre het opheffen van verschillen in organisatie bijdraagt aan een efficiënter en meer samenhangend functionerend mobiliteitssysteem.

Kennislijn A, Onderzoek

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

Slimme en duurzame mobiliteit

Follow up Schets Mobiliteit naar 2040 (MB2003)

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

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Succes- en faalfactoren voor mobiliteitshubs (MB2002)

Er is steeds meer aandacht voor zogenaamde mobiliteitshubs: vervoersknooppunten waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen en waar kan worden overstapt op andere vervoersvormen. Een voorbeeld hiervan zijn P+R concepten, maar er worden ook steeds meer combinaties gezocht met bijvoorbeeld deelfietsen of taxi's. In dit project onderzoekt het KiM welke hubs er bestaan of voorzien zijn in Nederland en daarbuiten. Daarnaast analyseert het KiM de succes- en faalfactoren van hubs. Het KiM doet dit op basis van een analyse van de beschikbare literatuur en op basis van een analyse van case studies (in het bijzonder stadsrandhubs, en openbaar vervoer hubs in landelijk gebied). In dit onderzoek verkent het KiM ook de mogelijkheden van combinaties van hubs voor personenmobiliteit met die voor goederenvervoer, evenals de combinatie met het aanbieden van andersoortige voorzieningen zoals laadmogelijkheden voor elektrische auto's.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Openbaar Vervoer en Spoor, directie Duurzame Mobiliteit, directie Mobiliteit en Gebieden.

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

In de publicatie 'Contouren van een geïntegreerd vervoersysteem' (2018) heeft het KiM mogelijkheden voor meer uitwisseling tussen modaliteiten geïnventariseerd. Die mogelijkheden hangen onder andere af van de ruimte die in de verschillende deelsystemen, zoals het treinsysteem, nog bestaat om meer vervoer te verwerken. In dit project brengt het KiM in kaart waar in de verschillende deelsystemen (weg, openbaar vervoer, etc.) nog ruimte (capaciteit) is voor uitwisseling en wat de kansen en belemmeringen zijn om die uitwisseling daadwerkelijk tot stand te brengen.

Kennislijn A, Onderzoek

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

Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties (MG1910)

In dit onderzoek wordt gekeken in hoeverre mobiliteitspatronen verschillen tussen generaties en welke mogelijkheden er zijn om hier beleidsmatig op in te spelen. Gebruiken en ervaren jongeren de auto, de fiets en het openbaar vervoer bijvoorbeeld anders dan ouderen? En hoe werkt het feit dat ouderen steeds langer gezond blijven en er allerlei betaalbare hulpmiddelen bestaan om zich langer zelfstandig te verplaatsen, door in de mobiliteit? Tot welke leeftijd blijven ouderen bijvoorbeeld autorijden en op welke tijdstippen doen ze dat? En verplaatsen ouderen zich meer of minder dan andere generaties als auto-passagier? De uitkomsten van dit onderzoek zijn van belang voor de verdere verbetering van mobiliteitsprognoses en geven bovendien aanknopingspunten voor de ontwikkeling van beleidsinstrumenten die gericht zijn op specifieke leeftijdsgroepen in de samenleving.

Kennislijn A, Onderzoek

Kennisagenda mobiliteitsarmoede (MB2107)

Binnen IenW en daarbuiten komt steeds meer aandacht voor mobiliteitsarmoede, of anders geformuleerd: 'Mobiliteit voor iedereen'. Dat bepaalde groepen in de samenleving een relatief laag mobiliteitsniveau hebben, hoeft niet te betekenen dat deze groepen ongewild beperkt zijn in hun mogelijkheden om deel te nemen aan het arbeidsproces of aan sociale activiteiten, maar kan hier wel op duiden. Omdat mobiliteit een middel is en geen doel, is het niet vanzelfsprekend dat verbetering van het mobiliteitssysteem voor deze groepen de oplossing is voor dit probleem. Ook deelname aan het arbeidsproces of de sociale activiteiten zelf kan voor bepaalde groepen beperkingen met zich meebrengen. Het KiM zal een bijdrage leveren aan het opstellen van een kennis-agenda om grip te krijgen op de aard van het (mogelijke) probleem. Het KiM kan onderdelen van deze kennisagenda zelf ter hand nemen en bij andere onderdelen betrokken zijn in de vorm van bijvoorbeeld participatie in begeleidingscommissies.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel en onderzoek

Ook betrokken: Directie Openbaar Vervoer en Spoor.

Mobiliteit in stedelijk Nederland (MG1602)

In 2019 heeft het KiM de publicatie 'Mobiliteit in stedelijk Nederland' uitgebracht. Hierin wordt ingegaan op de ontwikkelingen in de mobiliteit in stedelijke gebieden. In 2021 zal het KiM het tweede deel van deze studie afronden, waarin het KiM de in 'Mobiliteit in stedelijk Nederland' geschetste ontwikkelingen verklaart.

Kennislijn A, Onderzoek

Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODIN (DM1719)

Het CBS voert in opdracht van IenW het mobiliteitsonderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) uit. In dit onderzoek brengt het CBS ieder jaar de mobiliteit van Nederlanders in kaart. IenW en het CBS hebben verder afgesproken innovaties te verkennen in de uitvoering van het onderzoek en de analyses van de resultaten. Dit betreft onder andere de ontwikkeling en het gebruik van een app en het uitvoeren van trendanalyses. Het KiM levert bijdragen hieraan. Verder participeert het KiM in het kernteam, de begeleidingsgroep en het managementberaad van het totale onderzoek.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Kennisbijdrage Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) (BR1904)

Het KiM levert kennisbijdragen aan de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse die in het voorjaar van 2021 zal verschijnen. De bijdragen betreffen in het bijzonder het meedenken over de ontwikkeling van de NMCA naar een instrument dat naast het in kaart brengen van mobiliteitsontwikkelingen en knelpuntenpunten in het netwerk, ook ontwikkelingen in bereikbaarheid, klimaat & duurzaamheid en in verkeersveiligheid inzichtelijk kan maken.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Ondersteuning IenW-project Integratie en governance modellen (DM1106)

In het IenW-project Integratie en governance modellen staat een verbeterde sturing op modelontwikkeling rond mobiliteit en bereikbaarheid centraal. Het gaat hierbij om de structurering van de relevante informatiebehoefte voor diverse beleidsprocessen, de daaraan gekoppelde behoefte aan modelinstrumenten, en ook de ontwikkeling van een verbeterde governance rond de ontwikkeling en toepassing van deze instrumenten. Het KiM neemt deel aan de stuurgroep van het project en levert kennisbijdragen aan diverse, veelal door RWS WVL getrokken, modelontwikkelings- en modelverbeteracties. Het KiM participeert ook in de Strategiegroep Modellen.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Relatie energie, ICT en mobiliteitsnetwerken (DG2001)

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

Kennislijn B, Onderzoek

Slimme en duurzame mobiliteit

Verkenning naar gevolgen klimaatverandering voor het mobiliteitssysteem (DG2006)

Het KiM stelt een strategische verkenning op rond de effecten van klimaatverandering op mobiliteit, die bestaat uit twee delen. In het eerste deel van het onderzoek staan klimateffecten tot 2050 centraal, zoals lage waterstanden, verdroging van de grond onder de infrastructuur, extreme regenval, etc. Wat betekenen de klimateffecten voor de robuustheid van ons mobiliteitssysteem en wat kunnen de verschillende overheidsniveaus hier aan bijdragen?

Het tweede deel heeft als invalshoek de zeespiegelstijging met een tijdshorizon vanaf 2050. Voor dit deel van het onderzoek vormt een studie van Deltares het startpunt, 'Verkenning Deltares – Strategieën voor adaptatie aan hoge en versnelde zeespiegelstijging'. Het KiM onderzoekt op strategisch niveau wat de kansen en bedreigingen zijn voor het mobiliteitssysteem bij de vier adaptatiestrategieën. De vier strategieën zijn: beschermen gesloten, beschermen open, zeewaarts en meebewegen. Iedere strategie biedt kansen en bedreigingen.

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Openbaar Vervoer en Spoor, directie Luchtvaart en Directoraat-generaal Water en Bodem.

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

Er zijn twee trends in Nederland zichtbaar, verdichting en verdunning. In de stedelijke gebieden neemt de bebouingsdichtheid toe en in de landelijke gebieden neemt deze juist af. Wat zijn de consequenties van deze trends en welke opgaven voor het mobiliteitssysteem komen daaruit voort? Wat zijn kansen om meer samenhang te krijgen tussen de verschillende modaliteiten of infrastructuurnetwerken?

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden.

**Gevolgen
van
COVID-19**

Invloed COVID-19 crisis op reistijd- en betrouwbaarheidswaardering (ER2017)

De COVID-19 crisis heeft mogelijk een effect op de waardering van reistijd. Onderweg zijn kan in de huidige tijden als minder prettig worden ervaren. Ook zijn er andere mogelijkheden om niet-reistijd nuttig te besteden, bijvoorbeeld door thuis te werken. Door de verschillende mogelijke effecten is het lastig een theoretische schatting te maken van de impact van COVID-19. Nieuwe data, verzameld tijdens de COVID-19 crisis, zal de invloed van de COVID-19 crisis inzichtelijk maken.

Kennislijn C, Onderzoek

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

**Nieuwe
beleids
instru-
menten**

Prijsbeleid follow up (ER2117)

Prijsbeleid staat in hernieuwde belangstelling als potentieel efficiënte maatregel voor het oplossen van vraagstukken op het vlak van congestie en duurzaamheid. In een eerdere studie heeft KiM de beschikbare (wetenschappelijke) kennis over prijsbeleid op een rij gezet. In deze Kennis-aan-tafel reserveren we tijd om naar aanleiding van specifieke vragen van beleid aanvullende kennisvragen te beantwoorden.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Mobiliteit en Gebieden.

**Nieuwe
beleids
instru-
menten**

Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds (MM1810)

Het doel van het instellen van het Mobiliteitsfonds is het mogelijk maken, binnen de scope en systematiek van het begrotingsfonds, van een zo breed en zo integraal mogelijke afweging tussen opgaven en oplossingen op het terrein van mobiliteit. Oplossingen kunnen de vorm hebben van individuele projecten, complete programma's of beleidsmaatregelen. In vervolg op eerdere werkzaamheden brengt het KiM in 2021 kennis in voor de afweging van investeringsvoorstellen volgens de nieuwe aanpak.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Hoofdonderzoek reistijd- en betrouwbaarheidswaardering (EA1903)

De waarderingskengetallen voor reistijd- en betrouwbaarheidswinsten worden ongeveer vijfjaarlijks geüpdatet met een groot praktijkonderzoek onder reizigers. In 2019 is gestart met het actualisatieonderzoek. Diverse aspecten die ook in het vorige onderzoek onderzocht zijn komen aan bod, bijvoorbeeld dezelfde modaliteiten en motieven. Daarnaast onderzoeken we ook nieuwe aspecten. We zullen bijvoorbeeld voor het eerst de reistijdwaardering bepalen voor lopen en fietsen. Het onderzoek levert de nieuwe waarderingskengetallen die toegepast kunnen worden in MKBA's van mobiliteitsprojecten in Nederland, voor alle modaliteiten in het personen- en goederenvervoer. Ook zijn de kengetallen geschikt voor andere toepassingen die gebruik maken van reistijd- en betrouwbaarheidswinsten. In verband met de COVID-19 crisis is het veldonderzoek uitgesteld naar 2021.

Kennislijn C, Onderzoek

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

Financiële stromen mobiliteit overheid (ER2006)

Het is niet eenvoudig om een compleet beeld te krijgen van wat diverse overheden uitgeven aan mobiliteitsbeleid. Veel aandacht gaat naar het Infrastructuurfonds (straks Mobiliteitsfonds) maar wat weten we van gelden die naar de regio gaan? En hoe vloeit de geldstroom terug naar de overheid (belastingen, heffingen en accijnzen)? Deze verkenning bekijkt diverse bronnen van informatie over uitgaven en inkomsten van mobiliteitsbeleid en inventariseert welke informatie ontbreekt voor een totaaloverzicht. Indien dit zinvol blijkt worden acties ondernomen om dit beeld verder compleet te maken. Zo ontstaat beter zicht op de overheidsuitgaven gerelateerd aan mobiliteit, en waar de overheidsinkomsten als gevolg van mobiliteit uit bestaan. Waar mogelijk brengen we onderscheid aan tussen gebieden en modaliteiten.

Kennislijn C, Onderzoek

Innovatieve beleidsmonitoring en -evaluatie (ER2007)

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

Kennislijn C, Onderzoek

De waardering van equity (ER2008)

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

Kennislijn C, Onderzoek

Investeren in kortere of in waardevollere reistijd (ER2009)

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

Kennislijn C, Onderzoek

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

Nationaal Groeifonds mobiliteitsvoorstellen (ER2014)

In 2020 was KiM betrokken bij het aanscherpen van de onderbouwing van IenW voorstellen voor het groeifonds door onder andere het aanleveren van inzichten uit relevante studies op het vlak van mobiliteit en van afwegingsinstrumenten zoals de MKBA. Deze assistentie zullen we in 2021 voortzetten door kennisvragen bij de ingediende voorstellen te beantwoorden. Daarnaast beantwoorden wij vragen van de stafdirectie van het Nationaal Groeifonds over mobiliteitsontwikkelingen en inzet van afwegingskaders bij mobiliteitsbeleid.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

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

Update bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer (ER2115)

In 2020 is een actueel en compleet overzicht van kostenkengetallen voor het goederenvervoer opgeleverd. Om dit overzicht actueel te houden is het noodzakelijk om eens in de 2 á 3 jaar de kengetallen te actualiseren. De meest recente kostenkengetallen hebben betrekking op het jaar 2018. Met een actualisatie eind 2021 zullen kostenkengetallen voor de jaren 2019 en 2020 beschikbaar komen. De kostenkengetallen kunnen onder andere worden gebruikt in MBKA's.

Kennislijn C, Onderzoek

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

De waarde van mobiliteit (ER2116)

Hoe krijgen we de kosten en baten van mobiliteit goed in beeld? In eerder onderzoek van het KiM is ingegaan op het economisch belang van mobiliteit en in onder andere het Mobiliteitsbeeld worden zowel de positieve als de negatieve effecten van mobiliteit in kaart gebracht en zo mogelijk gekwantificeerd. In dit onderzoek wordt geïnventariseerd welke aspecten actualisatie verdienen of inhoudelijke verdieping. Ook wordt in overleg met beleid bekeken hoe deze kennis toegankelijk te maken voor een groter publiek, bijvoorbeeld in de vorm van een infographic.

Kennislijn C, Onderzoek

4 Unit Innovatie in Mobiliteit

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Van start-up naar scale-up	BR1905	Onderzoek
A	Mobility-as-a-Service (MaaS) leeromgeving	MB2005	KaT
A	Organisatie en afspraken met betrekking tot MaaS	MB2108	Onderzoek
A	Online beïnvloeding van mobiliteitsgedrag	MB2109	Onderzoek
A	Impact van de digitale kloof op mobiliteit	MG1901	Onderzoek
A	Mobiel(er) door mobieltjes? Mobiliteit en toegang tot technologie	MB2006	Onderzoek
A	Verkenning sociale innovaties en mobiliteit	MB2110	Onderzoek

Toelichting

Nieuwe beleids instrumenten

Van start-up naar scale-up (BR1905)

Er zijn vele start-ups in de mobiliteitswereld. Zij komen regelmatig met slimme innovaties gericht op duurzame bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het opschalen van deze innovaties van start-ups blijkt echter lastig te zijn, waardoor echte doorbraken vaak uitblijven. Het KiM doet onderzoek naar het opschalen van startups. Welke startups zijn kansrijk voor IenW? Wat zijn succes- en faalfactoren in het opschalen, en wat kan de rol van de overheid zijn bij het opschalen van kansrijke startups en hun innovaties? Het KiM verkent hiervoor de literatuur op dit terrein, interviewt startups en spreekt met betrokkenen (die werken met of kennis hebben over startups zowel binnen als buiten de overheid) om deze vragen te beantwoorden.

Kennislijn A, Onderzoek

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

Nieuwe beleids instrumenten

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

Het KiM levert een kennisbijdrage aan de MaaS leeromgeving van IenW.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Organisatie en afspraken met betrekking tot MaaS (MB2108)

Het KiM heeft de afgelopen jaren een aantal onderzoeken uitgevoerd rond MaaS. De focus lag daarbij tot nu toe op de rol van MaaS in het mobiliteitssysteem (bijvoorbeeld kansrijke gebruikers van MaaS, kansrijke verplaatsingen MaaS). In het vervolg van dit onderzoeksprogramma focust het KiM zich in 2021 op onderzoek naar de organisatie, afspraken en regelgeving met betrekking tot MaaS. Het gaat hierbij om de rol van de Rijksoverheid en andere overheden bij MaaS en de afspraken met MaaS-dienstverleners met betrekking tot onder andere data-uitwisseling en de reikwijdte van een MaaS app (geografisch en betrokken (deel)modaliteiten). Het KiM analyseert de manier waarop dit in de 7 MaaS pilots in Nederland is georganiseerd en hoe in een aantal andere landen hiermee wordt omgegaan. Op basis hiervan komt het KiM tot een aantal voor- en nadelen van organisatievormen en afsprakenstelsels.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: directie Openbaar Vervoer en Spoor.

Online beïnvloeding van mobiliteitsgedrag (MB2109)

Bij het gebruik van online mobiliteitsdiensten (zoals MaaS en deelmobiliteit) kunnen reizigers gestuurd worden in hun keuzes. De aanbieders van deze mobiliteitsdiensten sturen veelal op groei- en winstmaximalisatie. De vraag is of deze beïnvloeding het behalen van doelstellingen met betrekking tot bereikbaarheid en duurzaamheid ondersteunt of juist tegenwerkt. In dit project onderzoekt het KiM op welke manieren aanbieders van mobiliteitsdiensten keuzes beïnvloeden en hoe de overheid hierop kan sturen.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Openbaar Vervoer en Spoor.

Impact van de digitale kloof op mobiliteit (MG1901)

Er wordt veel over digitale oplossingen gesproken die reizen voor veel mensen makkelijker zouden kunnen maken. Dit gebeurt onder andere bij MaaS. In bijna alle gevallen wordt MaaS via een app op een tablet of een smartphone aangeboden. Ook in het OV gaat het zoeken, boeken en betalen van een reis steeds meer digitaal. Voor deze ontwikkelingen is het cruciaal dat mensen digitaal vaardig zijn. Recent onderzoek van Pharos en de Algemene Rekenkamer laten zien dat er één miljoen 'digibeten' en 2,5 miljoen 'laaggeletterden' in Nederland zijn. In 2018 gaf 6% van de Nederlanders van 12 jaar en ouder aan nog nooit internet te hebben gebruikt. Hoe gaan deze mensen om met reizen in een sterk digitaliserende maatschappij? Speelt ook bij reizen en mobiliteit zoiets als een toenemende digitale kloof en wat zijn mogelijke maatregelen om die kloof kleiner te maken? Met behulp van literatuuronderzoek en interviews verkent het KiM dit vraagstuk. Het KiM onderzoekt ook hoe op andere beleidsterreinen instrumenten worden ingezet om deze groepen te bereiken. Het onderzoek richt zich met name op het openbaar vervoer, maar heeft ook implicaties voor deelmobiliteit en MaaS.

Kennislijn A, Onderzoek

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

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

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: directie Openbaar Vervoer en Spoor.

Verkenning sociale innovaties en mobiliteit (MB2110)

In 2020 heeft IenW onderzoek laten verrichten door de Stichting Toekomstbeeld der Techniek naar de relaties tussen technologische trends en mobiliteit. Er zijn ook sociaal-maatschappelijke trends, zowel gerelateerd aan (de acceptatie van) technologie als los van technologie (bijvoorbeeld burgerparticipatie). Het KiM doet een globale verkenning naar deze trends en de relaties met mobiliteit.

Kennislijn A, Onderzoek

5 Programmadirectie Duurzame Mobiliteit

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Latente vraag naar fiets-OV ketenverplaatsingen	MG1904	Onderzoek
A	Aanschaf en potentie e-fiets	MB2018	Onderzoek
A	Overzicht conclusies fietsonderzoeken	MB2111	Onderzoek
A	Stimuleren en faciliteren van fietsgebruik	MG1603	KaT
A	Stimuleren en faciliteren van lopen	MB2020	KaT
A	Mobiliteit van Nederlanders met een migratieachtergrond	MG1902	KaT
B	Monitoring doelen Klimaatakkoord	DG2009	KaT
B	Waterstof: het kaf van het koren scheiden	DG2101	Onderzoek
B	Herijking timing	DG2102	Onderzoek
B	ETS	DG2103	KaT
B	Green Deal EU inzet instrumentarium	DG2104	Onderzoek
B	Het belang van fietsen voor werkgevers	DG2107	Onderzoek
B	Impact op Nederlandse automarkt van internationale energiekeuzes	DG2105	Onderzoek
B	Input geluids- en emissieberekeningen	DG2106	KaT
C	CO ₂ waardering en mobiliteit	ER2109	KaT

Toelichting

**Slimme en
duurzame
mobiliteit**

Latente vraag naar fiets-OV ketenverplaatsingen (MG1904)

Het KiM heeft in 2018 onderzoek gedaan naar kenmerken en patronen van gecombineerd fiets-trein-gebruik. Zie het rapport 'Waar zouden we zijn zonder de fiets en de trein'. Uit het onderzoek bleek dat het gecombineerde fiets-treingebruik de laatste jaren (sterk) is toegenomen.

Één van de doelstellingen van IenW is om gecombineerd fiets-OV gebruik verder te stimuleren, vooral door autogebruikers te laten overstappen naar fiets-trein (of fiets-bus/tram/metro). Veel stations hebben echter te maken met overvolle fietsenstallingen, wat kan werken als een rem op de verdere groei van het fiets-treingebruik. Er bestaat daarom behoefte aan kennis over hoe het gebruik van de combinatie fiets-OV kan worden gestimuleerd en welke rol de capaciteit van fietsenstallingen hierin speelt. Daarnaast is een kennisvraag hoe de druk op fietsenstallingen bij stations kan worden verlicht, bijvoorbeeld door het stimuleren van het gebruik van voorstadstations in plaats van centrumstations.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Openbaar Vervoer en Spoor.

Slimme en duurzame mobiliteit

Aanschaf en potentie e-fiets (MB2018)

In 2019 heeft het KiM een onderzoek gepubliceerd naar het gebruik van de e-fiets. In dit vervolgonderzoek onderzoekt het KiM waarom mensen wel of niet een e-fiets aanschaffen (bijvoorbeeld vanuit gezondheidsoverwegingen of vanwege een stimulans door de werkgever) en op welke manieren de aanschaf van een e-fiets kan worden gestimuleerd. Verder onderzoekt het KiM welke verplaatsingen zich lenen voor substitutie door de e-fiets en hoe die substitutie met beleidsmaatregelen kan worden bevorderd. Daarbij analyseert het KiM ook wat e-fietsgebruikers een acceptabele afstand vinden om te fietsen. Voor de gewone fiets wordt nu vaak een afstand van 7,5 km verondersteld en het dubbele voor een e-fiets. Een onderbouwing voor de 15 km voor de e-fiets ontbreekt echter. De afstand die gebruikers acceptabel vinden, is medebepalend voor de potentie van de e-fiets.

Kennislijn A, Onderzoek

Slimme en duurzame mobiliteit

Overzicht conclusies fietsonderzoeken (MB2111)

In de afgelopen jaren hebben het KiM en andere partijen (universiteiten, onderzoeksinstituten en consultants) veel onderzoeken gepubliceerd over het gebruik van de fiets. Het KiM zet de conclusies van deze onderzoeken op een rij en schetst de rode draden in deze conclusies. Dit overzicht dient als input voor de beleidsvorming op het gebied van de fiets in de komende jaren. Het KiM zal hierbij waar mogelijk de kwaliteit van de verrichte onderzoeken meewegen en waar relevant ook in het buitenland verricht onderzoek meenemen.

Kennislijn A, Onderzoek

Slimme en duurzame mobiliteit

Stimuleren en faciliteren van fietsgebruik (MG1603)

De fiets heeft een belangrijke rol in ons mobiliteitssysteem. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, maakt zich de komende jaren sterk om verdere groei van het fietsgebruik mogelijk te maken. Dat doen zij door meer prioriteit te geven aan fietsbeleid, kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen. Het KiM neemt deel aan diverse activiteiten met als doel het beleid rond fietsen met kennis te verrijken. Het gaat hierbij om kennisinbreng in het IenW-kernteam Fiets en in samenwerkingsverbanden zoals de Fietscommunity. Ook denkt het KiM mee bij de monitoring en evaluatie van de IenW-doelen op het gebied van fietsen en de maatschappelijke (kosten en) baten die dit met zich meebrengt.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Stimuleren en faciliteren van lopen (MB2020)

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

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Mobiliteit van Nederlanders met een migratieachtergrond (MG1902)

Een deel van de bevolking van grootstedelijk Nederland bestaat uit niet-westerse personen van onder andere Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse origine. Ruim tien jaar geleden hebben het SCP en het KiM uitgebreid onderzoek verricht naar het mobiliteitsgedrag van deze groepen. Een belangrijke uitkomst van het onderzoek was dat niet-westerse personen met een migratieachtergrond minder vaak onderweg zijn dan personen met een Nederlandse achtergrond en in ongeveer dezelfde tijd minder ver reizen. Zij bleken ook beduidend minder vaak te fietsen en relatief vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het is de vraag of deze patronen sinds 2005 zijn veranderd en welke aanknopingspunten dit biedt voor landelijk en lokaal beleid. In 2021 zal het KiM een korte verkenning doen naar de mogelijkheden om de mobiliteit van Nederlanders met een migratieachtergrond opnieuw te onderzoeken. Als hiervoor voldoende mogelijkheden zijn, zal het KiM, eventueel samen met andere partijen, onderzoek hiernaar starten.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Monitoring doelen Klimaatakkoord (DG2009)

Het KiM brengt kennis in bij het monitoringsproces ten aanzien van het behalen van de doelen in het Klimaatakkoord. We verkennen hierbij onder andere of er andere handige indicatoren mogelijk zijn.
Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Waterstof: het kaf van het koren scheiden (DG2101)

Wat zijn de feiten en verwachtingen over de toekomst van de waterstofeconomie op het gebied van mobiliteit? Denk daarbij aan de prijsontwikkeling van waterstof en van brandstofcellen en de invloed van factoren zoals elektriciteitsprijs, prijs van elektrolyse, de schaalgrootte van de productie en de concurrenten in de markt voor de beschikbaarheid. Het KiM maakt een factsheet.
Kennislijn B, Onderzoek

Slimme en duurzame mobiliteit

Herijking timing (DG2102)

In dit onderzoek verkent het KiM de vraag hoe je ervoor kunt zorgen dat je beleidsbeslissingen neemt met de juiste timing om uiteindelijk de beste uitkomst te krijgen in termen van duurzaamheid. Hoe voorkom je dat door te snelle stappen, gericht op de korte termijn, een suboptimale uitkomst ontstaat voor de langere termijn? Soms kan het gunstiger zijn om te wachten op een betere oplossing. Bijvoorbeeld wanneer een techniek heel lang meegaat zodat een vervangingsmoment zich maar zelden aandient, of wanneer de techniek zich zodanig ontwikkelt dat binnen een paar jaar een grote verbetering te verwachten is. Het kiezen voor de huidige techniek kan immers op de korte termijn wel effect sorteren, maar kan op de langere termijn zorgen voor een suboptimale uitkomst. Een voorbeeld is het uitrusten van binnenvaartschepen met schonere verbrandingsmotoren, of wachten tot zero-emissie voor de binnenvaart beschikbaar is?
Kennislijn B, Onderzoek

Slimme en duurzame mobiliteit

ETS (DG2103)

Mogelijk gaat de EU ervoor kiezen om mobiliteit op te nemen in het Emission Trading System (ETS). Het KiM brengt kennis bij de beantwoording van de vraag welke opties het beste in de Nederlandse context passen. Nederland kent bijvoorbeeld een hoog accijns regime, een instrument dat mogelijk een sterkere werking heeft voor duurzaamheidsdoelstellingen dan het opnemen van mobiliteit in het ETS. De vraag is dus voor welke mobiliteitssectoren opname in het ETS toegevoegde waarde heeft vanuit duurzaamheidsoogpunt. Mogelijk in aanmerking komende mobiliteitssectoren zijn zwaar wegwegtransport, bouwverkeer en transport via scheepvaart. En tegen welke kansen en belemmeringen loop je vervolgens aan bij opname van deze sectoren in het ETS?
Kennislijn B, Kennis-aan-tafel
Ook betrokken: Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal.

Slimme en duurzame mobiliteit

Green Deal EU inzet instrumentarium (DG2104)

Naar verwachting wordt in december 2020 besloten over de nieuwe Europese ambitie voor broeikasgasreductie in 2030. De huidige EU-doelstelling is 30% reductie in 2030 (ten opzichte van 1990). De Europese Commissie heeft in de Europese Green Deal een totaal doel van 55% reductie in 2030 voorgesteld. In december wordt duidelijk of de lidstaten hierin meegaan. Het is nog onduidelijk hoe het 55% doel, als dat wordt afgesproken, zich vertaalt naar doelen per lidstaat en per sector. Nederland heeft tot nu toe voor zichzelf een reductiedoel van 49% gesteld, zodat de consequenties van de aanpassing van de EU-doelstelling voor Nederland beperkt kunnen blijven. De Europese Commissie wil in juni 2021 weten welk instrumentarium de lidstaten hiervoor in Europees verband willen inzetten. Het KiM onderzoekt in dit project welk instrumentarium voor de mobiliteitssector duurzaamheid meer verbetert dan de huidige beleidsinstrumenten zoals accijns.
Kennislijn B, Onderzoek

Slimme en duurzame mobiliteit

Het belang van fietsen voor werkgevers (DG2107)

In 2019 en 2020 heeft het KiM onderzoek gedaan naar de relatie tussen de Body Mass Index en actief reizen en tussen ervaren gezondheid en actief reizen. Om fietsen verder te stimuleren, bijvoorbeeld voor het woon-werkverkeer via werkgevers, is inzicht in de opbrengsten van fietsen voor werkgevers nodig. Het stimuleren van fietsen naar het werk onder werknemers kan bijvoorbeeld een effect hebben op ziekteverzuim, productiviteit en vitaliteit. Een lager ziekteverzuim of hogere productiviteit is waardevol voor onder andere de werkgever en kan helpen om werkgevers ertoe te brengen om actief het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer te bevorderen. Het KiM onderzoekt, mogelijk in samenwerking met het RIVM en universiteiten, de meerwaarde van fietsen voor de werkgevers.

Kennislijn B, Onderzoek

Impact op Nederlandse automarkt van internationale energiekeuzes (DG2105)

Wat zijn ontwikkelingen in landen buiten Europa die het aanbod op de automarkt in Nederland kunnen beïnvloeden? Denk aan bijvoorbeeld de grote inzet van Japan en China op waterstof en elektrisch vervoer. Het KiM maakt op basis van literatuur een inschatting van de grote lijnen van het beleid en de marktontwikkelingen in andere landen en beschrijft wat dit kan betekenen voor de Nederlandse automarkt.

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal.

Input geluids- en emissieberekeningen (DG2106)

De huidige geluids- en emissieberekeningen worden uitgevoerd met modellen. De basis voor die modellen is een categorie-indeling van voertuigen, in combinatie met gegevens over het aantal voertuigen per categorie. De modellen voor beide doelen – emissies en geluid – hanteren elk een andere indeling. In Nederland worden de gegevens over de feitelijke aantallen voertuigen meestal maar op basis van één van de twee categorie-indelingen bepaald. De aantallen die nodig zijn in de indeling voor de andere berekening worden geschat. Dit is een ongewenste situatie omdat het een onjuist beeld geeft van de geluid- en emissie effecten. De vraag is wat de stand van toepassing en kennis is op dit dossier en welke stappen nodig zijn voor de data inwinning en de rekenmethodiek. Mogelijk kan het KiM hierin een rol spelen.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

CO₂ waardering en mobiliteit (ER2109)

Hoe om te gaan met 'klimaatdoelstellingen' in MKBA's? Bij de uitgangspunten van door te rekenen investeringsmaatregelen is onduidelijk of de ingeschatte ontwikkelingen passen bij de invulling van de klimaatwet. Dit roept vragen op. Volstaat een gevoeligheidsanalyse op basis van een CO₂ waardering met de 'efficiënte' prijzen van de tweegradendoelstelling? Hoort een ander omgevingsscenario ontwikkeld te worden? Het KiM gaat in overleg met beleid en andere kennisinstellingen over de uitgangspunten van MKBA's van infrastructuurinvesteringen in relatie tot klimaatdoelstellingen.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

6 Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Transitieplannen openbaar vervoer	MB2112	KaT
A	Kennisbijdrage Bus Rapid Transit	MB2113	KaT
A	Meedenken over openbaar vervoer databehoeftes voor de rijksoverheid	DM1404	KaT
A	Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld OV	BR1420	KaT
A	Kennisbijdrage stationsagenda	MB2114	KaT
B	De OV schaa sprong en stedelijke ontwikkeling	DG2108	Onderzoek
C	Monitoren maatregelenpakket spoorgoederenvervoer	EA1812	KaT
C	Afweegkader spoorveiligheid	ER2001	KaT
C	MKBA update 3RX	ER2024	KaT
C	Evaluatiekader HSL Zuid	ER2025	KaT
C	Marktverkenning Open toegang personenvervoer per spoor	ER2113	KaT
C	Ondersteuning beleidsvoornemen spoor nieuwe HRN concessie	ER2111	KaT
C	Afweegkader decentralisering spoor	ER2112	KaT

Toelichting

Gevolgen van COVID-19

Transitieplannen openbaar vervoer (MB2112)

Het ministerie van IenW werkt samen met provincies, gemeenten, vervoerregio's en openbaar-vervoerbedrijven aan transitieplannen voor het openbaar vervoer. Deze plannen hebben onder andere betrekking op veranderingen in het aanbod van openbaar vervoer en de tarieven vanwege de (mogelijk structurele) effecten van de COVID-19 crisis. Het KiM levert kennisbijdragen in dit proces. De kennisbijdragen betreffen onder andere de korte- en middellange termijn prognoses voor het openbaar vervoer, de manier waarop in het buitenland wordt omgegaan met de gevolgen van de crisis voor het openbaar vervoer en manieren om het eventueel wegvallen van aanbod van openbaar vervoer op te vangen. Het KiM levert verder kennis over de gevolgen voor specifieke groepen in de samenleving als bepaalde openbaarvervoerlijnen geschrapt zouden moeten worden. Deze laatste vraag is gerelateerd aan het project over mobiliteitsarmoede (zie MB2107).

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Programmadirectie COVID-19, Unit Strategie.

Kennisbijdrage Bus Rapid Transit (MB2113)

In 2020 heeft het KiM een onderzoek gepubliceerd over Bus Rapid Transit, een bussysteem waarbij met hoge frequenties en snelheid gereden wordt en dat betrouwbare reistijden combineert met een grote vervoerscapaciteit. Als vervolg hierop levert het KiM in 2021 kennisbijdragen bij specifieke toepassingen van Bus Rapid Transit op bepaalde vervoersrelaties (onder andere Groningen – Emmen, Breda – Utrecht). Ook levert het KiM kennis over de toepassing van de MKBA-systematiek bij BRT-projecten.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Meedenken over openbaar vervoer databehoeftes voor de rijksoverheid (DM1404)

Het KiM denkt mee bij verschillende acties die tot doel hebben data over het openbaar vervoer (gebruiksdata, maar ook bijvoorbeeld data over infrastructuur en stations) te verzamelen en beschikbaar te krijgen voor de Rijksoverheid. Achtergrond hiervan is dat de Rijksoverheid systeemverantwoordelijk is voor het openbaarvervoersysteem en dus ontwikkelingen wil monitoren. Verder zijn data van belang voor de evaluatie van ingezet en voorgenomen beleid.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld OV (BR1420)

Het KiM levert ondersteuning bij de opzet en uitwerking van de monitoring van de in het Toekomstbeeld OV geschetste doelstellingen. Het KiM doet dit in samenwerking met Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Kennisbijdrage stationsagenda (MB2114)

Het ministerie van IenW werkt aan een stationsagenda. Hierin worden met NS, ProRail en andere partijen afspraken gemaakt over reizigerswaardering, toegankelijkheid en sociale veiligheid. Het KiM brengt kennis in over de functies van stations voor het openbaar vervoer als systeem, het maatschappelijk belang van deze functies en de mogelijkheden om dat maatschappelijk belang zo goed mogelijk te borgen.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

De OV schaa sprong en stedelijke ontwikkeling (DG2108)

Steden verdichten waardoor de vraag naar meer openbaar vervoer groot is. Eén van de oplossingen is een snel en aantrekkelijk openbaarvervoersysteem dat veel uitgebreider is dan het nu is (OV schaa sprong). De vraag is of een OV schaa sprong afdoende is om de beleidsdoelstellingen rond bereikbaarheid in stedelijk gebied te realiseren. Hoe groot moet zo'n schaa sprong zijn en kan die schaa sprong ook te laat komen? Één van de deelvragen is hoe een OV schaa sprong zich verhoudt tot meer individuele en flexibelere vormen van mobiliteit, en hoe we openbaar vervoer daaraan zinvol kunnen koppelen.

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Unit Strategie, programmadirectie Mobiliteit en Gebieden.

Monitoren maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (EA1812)

Het KiM is gevraagd om een kennisbijdrage te leveren aan het monitoren van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer. Dit in vervolg op een eerdere kennisbijdrage aan het opzetten van de monitor. Het gaat om het monitoren van de effectiviteit van het maatregelenpakket ten aanzien van het competitiever maken van het spoorgoederenvervoer en het reduceren van omgevingseffecten.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Afweegkader spoorveiligheid (ER2001)

Dit kennis-aan-tafel project betreft het meedenken over een te ontwikkelen indicator(en) set spoorveiligheid in het beoogde afwegingskader voor de concept beleidsagenda spoorveiligheid.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

MKBA update 3RX (ER2024)

In 2017 is een MKBA uitgevoerd van 3RX en twee andere varianten om het spoorvervoer tussen Antwerpen en Duitsland te verbeteren (ook bekend onder de naam 'IJzeren Rijn'). Samen met Belgische en Duitse overheden wordt een update van de MKBA uitgevoerd. Het KiM is gevraagd deze studie inhoudelijk mee te begeleiden, vanaf vraagspecificatie tot afronding van het uitbestede onderzoek. *Kennislijn C, Kennis-aan-tafel*

Evaluatiekader HSL Zuid (ER2025)

Eén van de beleidsdoelstellingen van het HSL Zuid project betrof het versterken van de economische structuur van Nederland en de Randstad. Het KiM begeleidt een (vooral kwalitatieve) studie naar de mate waarin deze doelstelling gehaald is. *Kennislijn C, Kennis-aan-tafel*

Marktverkenning Open toegang personenvervoer per spoor (ER2113)

Spoorwegondernemingen die passagiersvervoer per spoor willen aanbieden, hebben binnen de EU sinds 1 januari 2019 het recht op 'open toegang'. Dit betekent dat naast partijen met een concessie ook andere spoorwegondernemingen passagiersdiensten mogen aanbieden. Het recht op open toegang geldt voor verbindingen binnen Nederland, maar ook op internationale spoorverbindingen van en naar Nederland. De open toegang tot het hoofdrailnet voor nationaal openbaar personenvervoer is hierop een uitzondering tot 1 januari 2025, de einddatum van de huidige concessie van NS. 'Open toegang' voor andere vervoerders vergt capaciteit op het spoor. Dat is relevant bij de vormgeving van de nieuwe hoofdrailnet-concessie. De vraag is of er bij andere vervoerders belangstelling is voor toegang tot het Nederlandse spoornet. De beleidsdirectie organiseert een marktverkenning om de belangstelling voor open toegang te inventariseren. Het KiM zal deze mee begeleiden. *Kennislijn C, Kennis-aan-tafel*

Ondersteuning beleidsvoornemen spoor nieuwe HRN concessie (ER2111)

De huidige NS-concessie voor het hoofdrailnet (HRN) spoor loopt af per 1 januari 2025. Besloten is om deze opnieuw onderhands te gunnen aan NS. Een eerste stap in dit gunningsproces is het voorleggen van een beleidsvoornemen tot gunning aan de Kamer. Scope van de nieuwe concessie, duur van de concessie, sturingsinstrumenten, kpi's enzovoorts krijgen in deze fase al vorm, en zullen na vaststelling van het beleidsvoornemen verder worden uitgewerkt. Het KiM zal kennis over evaluatie en mobiliteit inbrengen in dit concessievormingsproces en op basis van de beschikbare kennis reflecteren op voorliggende keuzes en dilemma's. *Kennislijn C, Kennis-aan-tafel*

Afweegkader decentralisering spoor (ER2112)

OVS wil een afweegkader ontwikkelen voor het al dan niet decentraliseren van spoorlijnen en de prioritering daarvan. KiM levert kennis over afwegingskaders, relevante indicatoren en kennis over effecten van eerdere (spoor)decentralisaties. *Kennislijn C, Kennis-aan-tafel*

7 Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Autoloos, autolight, autoheavy	MG1908	Onderzoek
A	Adaptiviteit op het gebied van smart mobility	MB2010	KaT
A	Smart mobility en de relatie met de ontwikkeling van congestie en duurzame transitie	MB2011	Onderzoek
A	Kennisbijdrage monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	KaT
A	De relatie tussen smart mobility en duurzaamheid	MB2116	KaT
A	Samenwerkingsverband smart mobility	MB2117	KaT
A	Voorlopers in mobiliteitstransitie	MB2014	KaT
A	Voor- en nadelen van investeringen in dataverzameling smart mobility	MB2118	KaT
A	Delen en de invloed op het mobiliteitssysteem	MB2009	Onderzoek
A	Werkgeversaankpak	MB2013	KaT
A	Trendprognose ten behoeve van NSL/SWUNG	BR1322	Onderzoek
A	Toekomstvisie automobilititeit	MB2015	KaT
A	Nieuwe (micro)mobilitieitsconcepten	DG2005	Onderzoek
B	Nazorg studie Lichte Elektrische Voertuigen: een overzicht (KiM, 2021)	DG2109	KaT
B	Kansen en uitdagingen met betrekking tot verkeersveiligheid bij de inzet van LEVs in de stedelijke distributie	DG2110	Onderzoek
B	Deelmobilititeit in de stad: welke LEV-concepten zijn kansrijk?	DG2111	Onderzoek
B	Investeringsimpuls verkeersveiligheid	DG2013	KaT
B	Nieuw landelijk actieplan verkeersveiligheid	DG2112	KaT
B	Mobiliteitsbehoefte oudere gebruikers brom- en scootmobielen	DG2113	Onderzoek
C	Maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid	ER2013	KaT
C	Actualisering waarderingskengetallen MKBA	EA1501	KaT

Toelichting

Slimme en duurzame mobiliteit

Autoloos, autolight, autoheavy (MG1908)

Nederland telt ongeveer 8 miljoen huishoudens en iets meer dan 8 miljoen personenauto's. Het is niet zo dat ieder huishouden een auto heeft: bijna 30% van alle huishoudens heeft geen auto. Circa 50 procent van de huishoudens heeft één auto en de overige huishoudens (22%) hebben meer auto's in bezit. In dit onderzoek analyseert het KiM de effecten van verschillen in autobezit op autogebruik en maatschappelijke doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid. Verder analyseert het KiM de determinanten voor autobezit om te achterhalen welke huishoudens op de wip zitten tussen wel of geen auto voor de deur. De huishoudens op de wip zijn met deelauto's, andere deelconcepten of een aantrekkelijk aanbod van andere vervoersdiensten mogelijk ertoe te verleiden om geen auto te kopen. De resultaten van dit onderzoek zijn van belang voor de ontwikkeling van een nieuw autoparkmodel in opdracht van het PBL en voor het effectief inzetten van beleidsinstrumenten die autobezit en -gebruik beïnvloeden.

Kennislijn A, Onderzoek

Slimme en duurzame mobiliteit

Adaptiviteit op het gebied van smart mobility (MB2010)

De ontwikkelingen op het gebied van smart mobility (het slim inzetten van innovatieve technieken en data in het mobiliteitssysteem) gaan snel. Dat maakt het lastig om effectief beleid vorm te geven en daarover meerjarige afspraken te maken met bedrijfsleven, kennisinstellingen en mede-overheden. Adaptief beleid is een mogelijke oplossing voor dit probleem. In dit project verkent het KiM de mogelijkheden van adaptief beleid op het gebied van smart mobility. De vraagstelling moet nog verder worden uitgewerkt.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

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

In dit project staat de vraag centraal welke patronen er optreden in de ontwikkeling van congestie (bijvoorbeeld naar momenten van de dag) en of deze patronen te relateren zijn aan ontwikkelingen in smart mobility (het slim inzetten van innovatieve technieken en data in het mobiliteitssysteem).

Kennislijn A, Onderzoek

Slimme en duurzame mobiliteit

Kennisbijdrage monitor op het gebied van smart mobility (MB2115)

IenW wil een monitor gaan ontwikkelen gericht op de ontwikkelingen in smart mobility in het wegverkeer. Doel van de monitor is zicht te houden op de ontwikkelingen en hoe de beleidsdoelstellingen door die ontwikkelingen beïnvloed worden. Het KiM zal meedenken over indicatoren (onder andere op basis van eerder onderzoek naar de monitoring van de transitie naar autonoom vervoer) en over hoe de uitvoering van de monitor het beste belegd kan worden.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

De relatie tussen smart mobility en duurzaamheid (MB2116)

IenW verkent in hoeverre ontwikkelingen in smart mobility ook duurzaamheidsdoelstellingen dichterbij brengen. Het KiM zal participeren in discussiesessies hierover. Het KiM zal hierbij ook de leerervaringen betrekken uit het samenwerkingsverband tussen het KiM en de Hogeschool Utrecht, waarbinnen een (associate) lector zal worden aangesteld op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Samenwerkingsverband smart mobility (MB2117)

IenW en andere partijen willen de krachten bundelen op het gebied van diverse aspecten van smart mobility. Hierbij wordt een klankbordgroep opgericht om te reflecteren. Het KiM zal worden uitgenodigd om in de op te richten klankbordgroep te participeren.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Voorlopers in mobiliteitstransitie (MB2014)

Het KiM zal in een korte verkenning nagaan welke landen voorop lopen in transitie naar een slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem. Het KiM beschrijft de aard en context van deze transitie en verkent welke lessen voor Nederland daaruit te trekken zijn.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Voor- en nadelen van investeringen in dataverzameling smart mobility (MB2118)

lenW verkent in hoeverre investeringen in data (bijvoorbeeld registraties) op het gebied van smart mobility effectief en efficiënt zijn. Het KiM zal hierin meedenken.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Nieuwe beleidsinstrumenten

Delen en de invloed op het mobiliteitssysteem (MB2009)

In 2015 heeft het KiM onderzoek gedaan naar het deelautogebruik in Nederland. Zie het rapport 'Mijn auto, jouw auto, onze auto'. Inmiddels zijn we ruim 5 jaar verder en is het aanbod van deervoermiddelen (onder andere auto's, fietsen, scooters) gegroeid, zowel door professionele aanbieders als door particulieren via platforms. In dit onderzoek analyseert het KiM de huidige omvang van aanbod en vraag naar deelmobiliteit. Daarbij gaat het KiM in op de beweegredenen en achtergrondkenmerken van degenen die vervoermiddelen of ritten delen. Het KiM besteedt daarbij ook aandacht aan de barrières om te delen en deelsystemen op te schalen en de impact die delen heeft op het mobiliteitssysteem en de doelstellingen van lenW. Tenslotte schetst het KiM beleidsopties om het delen van vervoermiddelen en ritten te stimuleren.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie Duurzame Mobiliteit.

Nieuwe beleidsinstrumenten

Werkgeversaankpak (MB2013)

Samenwerking van de Rijksoverheid met de werkgevers is belangrijk voor verduurzaming van de mobiliteit en afname van het autogebruik in de spits. Zo heeft lenW een regeling aangekondigd voor de normering van de CO₂-uitstoot voor bedrijven met meer dan 100 werknemers. Ook overlegt lenW met werkgevers over de beperking van de CO₂-uitstoot in het woon-werkverkeer. Het KiM levert kennisbijdragen aan dit proces.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Trendprognose ten behoeve van NSL/SWUNG (BR1322)

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

Kennislijn A, Onderzoek

Toekomstvisie automobilititeit (MB2015)

lenW denkt na over de toekomst van de automobilititeit in Nederland. Het KiM brengt levert kennis in dit proces.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Nieuwe (micro)mobiliteitsconcepten (DG2005)

Hoe ontwikkelen Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) zich? In welke mate concurreren ze met de auto, de fiets en het openbaar vervoer? Is het mogelijk om beleid te maken dat ervoor zorgt dat ze alleen of voornamelijk met de auto concurreren en niet met de fiets en het openbaar vervoer? Wat zijn de positieve en negatieve effecten van deze trends, bijvoorbeeld ten aanzien van de verkeersveiligheid? Het KiM voert een onderzoek uit om een antwoord te geven op deze vragen, wat resulteert in de publicatie “Lichte Elektrische Voertuigen: een overzicht”.

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Unit Strategie, programmadirectie Mobiliteit en Gebieden.

Nazorg studie Lichte Elektrische Voertuigen: een overzicht (KiM, 2021) (DG2109)

Na het gereed komen van het hierboven beschreven onderzoek (DG2005) blijft het KiM betrokken bij het beleidsproces over de Lichte Elektrische voertuigen (LEV). Het KiM brengt kennis in bij de gesprekken met partijen buiten IenW, zoals gemeenten.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Kansen en uitdagingen met betrekking tot verkeersveiligheid bij de inzet van LEVs in de stedelijke distributie (DG2110)

Steeds meer overheden werken aan zero-emissie stedelijke distributie. Ter vervanging van de traditionele distributie middels vracht- en bestelauto's, wordt al snel gekeken naar verschillende type LEVs vanwege de hieraan gekoppelde voordelen. In vervolg op het hierboven beschreven onderzoek DG2005 analyseert het KiM de kansen en uitdagingen met betrekking tot verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid bij de inzet van LEV in de stedelijke distributie.

Kennislijn B, Onderzoek

Deelmobiliteit in de stad: welke LEV-concepten zijn kansrijk? (DG2111)

Veel gemeenten overwegen toepassingen van deelmobiliteit, of hebben deze al geïmplementeerd. We kennen inmiddels onder andere de deelfiets, de deelauto en de deel e-scooter. Zie ook het onderzoek MB2009 naar deelsystemen. Ondertussen komen ook meer kansen om LEVs in te zetten voor deelmobiliteit. Het KiM onderzoekt welke factoren (denk bijvoorbeeld aan stedelijkheidsgraad, OV, parkeerdruk, type stad) van invloed zijn op een veilig gebruik van LEV's? Wat is het verband tussen de verschillende factoren en de verkeersveiligheid voor de verschillende soorten LEV's? Is het mogelijk op basis van de factoren een afweegkader te maken ten aanzien van het aspect verkeersveiligheid? Zo ja, hoe kan het afweegkader eruit zien?

Kennislijn B, Onderzoek

Investeringsimpuls verkeersveiligheid (DG2013)

Het betreft hier kennis-aan-tafel rond twee aspecten:

- Kennisinbreng over de monitoring en evaluatie van de investeringsimpuls verkeersveiligheid.
- Kennisinbreng over innovatie op het gebied van verkeersveiligheid.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Nieuw landelijk actieplan verkeersveiligheid (DG2112)

Het KiM brengt kennis in over de monitoring en evaluatie van het nieuwe Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid (LAP). Het KiM denkt mee bij de beantwoording van de volgende vragen:

- Welke informatie (en data) is nodig om de effecten/resultaten van het LAP in beeld te brengen?
- Welke indicatoren moeten gemonitord worden op basis van de doelen?
- Welke databronnen zijn beschikbaar?
- Hoe gaat het proces van monitoring en evaluatie eruitzien?
- Hoe kan een kennisprogramma op het gebied van de verkeersveiligheid eruitzien?

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Mobiliteitsbehoefte oudere gebruikers brom- en scootmobielen (DG2113)

De Nederlandse bevolking vergrijst. Er bevinden zich ook steeds meer oudere reizigers op de weg. Een deel van deze groep maakt gebruik van brom- en scootmobielen. Inzicht in de mobiliteitsbehoefte van deze groep ouderen is nodig voor het opstellen van effectief beleid op het gebied van verkeersveiligheid.

Kennislijn B, Onderzoek

Maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid (ER2013)

In 2021 en 2022 werkt het KiM mee met SWOV aan een nieuwe meting van de waardering van vermeden dode en zwaargewonde slachtoffers. Dit gebeurt in samenwerking met drie instituten uit België, Frankrijk en Duitsland in het project VALOR ("VALue Of Road safety"). De waarderingskengetallen worden onder andere toegepast in MKBA's.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Actualisering waarderingskengetallen MKBA (EA1501)

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

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

(Second opinions staan bij verzamelnummer FIB)

8 Programmadirectie Vrachtwagenheffing

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
C	Begeleiding effectmeting vrachtwagenheffing	EA1906	KaT

Toelichting

Nieuwe
beleids
instru-
menten

Begeleiding effectmeting vrachtwagenheffing (EA1906)

Dit betreft deelname aan een begeleidingscommissie gericht op (het opstellen van een plan van aanpak voor) het monitoren en evalueren van de effecten van de vrachtwagenheffing.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

9 Programmadirectie COVID-19

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Mobiliteitsontwikkelingen en effecten van maatregelen tijdens de COVID-19 crisis	MB2119	Onderzoek en KaT
A	Internationale vergelijking COVID-19 maatregelen en mobiliteit	MB2120	KaT
C	Economische effecten van COVID-19	ER2016	KaT

Toelichting

Gevolgen van COVID-19

Mobiliteitsontwikkelingen en effecten van maatregelen tijdens de COVID-19 crisis (MB2119)

Tijdens de COVID-19 crisis levert het KiM inzicht in de ontwikkelingen in activiteitenpatronen (waaronder thuiswerken en thuis onderwijs volgen) en in mobiliteit (aantallen verplaatsingen, afgelegde afstand, keuze vervoerwijzen). Het KiM doet dit onder andere op basis van reguliere en extra enquêtes onder deelnemers aan het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Ook zal het KiM gebruik maken van de resultaten van het CBS onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) over 2020. Deze inzichten brengt het KiM via KaT in bij de beleidsdirecties van IenW en in het bijzonder de programmadirectie COVID-19. Ook publiceert het KiM de resultaten van de MPN enquêtes. Op ad hoc basis maakt het KiM ook inschattingen van de effecten op de mobiliteit van (voor)genomen maatregelen. Dit betreft zowel algemene maatregelen zoals opgenomen in de routekaart van het Kabinet, als specifieke op mobiliteit gerichte maatregelen.

Kennislijn A, Onderzoek en Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Unit Strategie, directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Openbaar Vervoer en Spoor, programmadirectie Mobiliteit en Gebieden, directie Luchtvaart, directie Maritieme Zaken.

**Gevolgen
van
COVID-19**

Internationale vergelijking COVID-19 maatregelen en mobiliteit (MB2120)

Verschillende landen zetten verschillende maatregelen in om het aantal COVID-19 besmettingen te verminderen. Ook de gevolgen voor de mobiliteit verschillen tussen landen, deels als gevolg van verschillen in maatregelen, deels als gevolg van andere factoren zoals de samenstelling van de bevolking en mobiliteitspatronen. Het KiM zet de maatregelen en mobiliteitsontwikkelingen van een aantal (nader te bepalen) landen op een rij. Het KiM maakt hierbij gebruik van inventarisaties die uitgevoerd worden door universiteiten en consultants. Het doel hiervan is enerzijds aanknopingspunten te geven voor nieuwe maatregelen of de afschaling van bestaande maatregelen in Nederland en anderzijds om beter inzicht te krijgen in de mobiliteitseffecten van maatregelen.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Unit Strategie, directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Openbaar Vervoer en Spoor, programmadirectie Mobiliteit en Gebieden, directie Luchtvaart, directie Maritieme Zaken.

**Gevolgen
van
COVID-19**

Economische effecten van COVID-19 (ER2016)

KiM neemt deel aan de departementale werkgroep economische effecten om kennis bij te dragen over de ontwikkeling van sectoren en afweging van maatregelen. Met de huidige gezondheids- en economische crisis bleek een nog grotere behoefte aan indicatoren te zijn waarmee een inschatting kan worden gemaakt of een mobiliteitssector zich herstelt (korte termijn) c.q. hoe deze zich in de toekomst zal ontwikkelen ('signaalindicatoren'; middellange en lange termijn). Na de eerste snelle acties om meer inzicht te krijgen, is nu de vraag in hoeverre nog verder geïnvesteerd moet worden in monitoring van economisch reilen en zeilen van de verschillende transport- en mobiliteitssectoren in termen van omzetten, kosten, tarieven, winsten.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

10 Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
B	Second opinion Mobiliteitstransitie MRDH	DG2114	KaT
B	Onderzoek naar autoluw	DG2115	Onderzoek
B	MRA studies	DG2116	KaT
B	Active modes in verkeersmodellen, wat kan wel en wat kan niet?	DG2117	Onderzoek
B	Beleidsuitgangspunten in analyses gebiedsprogramma's	DG2118	Onderzoek
B	Gebruik land-use and transport interaction (LUTI) modellen bij agglomeratie-effecten	DG2119	Onderzoek
C	Kennisbijdrage alternatieve bekostigingsmogelijkheden	MM1903	KaT
C	Afwegingskaders gebiedsprogramma's	EA1908	KaT
C	Eenheid en integraliteit in afwegingskaders	ER2110	KaT
C	Agglomeratie effecten van gebiedsontwikkeling	ER2114	KaT

Toelichting

**Slimme en
duurzame
mobiliteit**

Second opinion Mobiliteitstransitie MRDH (DG2114)

In het kader van het programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam/Den Haag zijn in 2020 de mogelijkheden tot mobiliteitstransities in de stad verkend in een extern onderzoek. In welk typen steden knelt de groei van de mobiliteit het meest? Wat zijn de effecten van stedelijke verdichting? Hoe kunnen transities worden gestimuleerd en wat kan de rol van de verschillende overheden daarbij zijn? Het KiM geeft een reflectie op het externe onderzoek.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Onderzoek naar autoluw (DG2115)

Er wordt bij een aantal beleidsmaatregelen een modal shift van de auto naar andere vervoerwijzen verondersteld. Maar is het echt mogelijk om de modaliteitskeuze van mensen te beïnvloeden met maatregelen in het autoluwe spectrum? Gemeenten werken al met lage parkeernormen en hebben (plannen voor) autoluwe gebieden, maar wat is de invloed daarvan op het mobiliteitssysteem op rijksniveau? Eind 2020 vond er een brainstorm plaats over dit thema, op basis van de discussie notitie “Wat beweegt de stedeling”. In de voorbereiding van de brainstorm zijn twee mogelijke vervolgvragen geïdentificeerd:

- Agenda empirisch onderzoek modal shift in steden.
Hoewel regelmatig de vraag wordt gesteld wat de effecten zijn van stedelijke beleidsmaatregelen om een modal shift te bereiken, is er weinig empirisch onderzoek naar gedaan. Het KiM zal een voorstel doen voor een onderzoeksagenda, bij voorkeur in afstemming met onderzoekers van steden en regio's.
- Autoluwe woonwijken en zelfselectie.
Is er sprake van zelfselectie in autoluwe wijken? Als er sprake is van zelfselectie, waarbij mensen zonder auto's in een autoluwe wijk gaan wonen, is er dan op rijksniveau nog sprake van invloed op het autosysteem als gevolg van autoluwe woonwijken?

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Directie Wegen en Verkeersveiligheid, programmadirectie Duurzame Mobiliteit.

MRA studies (DG2116)

Dit project betreft het vervolg op de werkateliers van het programma Duurzame Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam. In de werkateliers is afgesproken dat er een QuickScan wordt opgesteld die een versnelling naar de volgende MIRT stap bewerkstelligt. In de QuickScan zijn de projecten Havenstad, metrolijnen en Amsterdam Bay en de Kleine Ring opgenomen. Het KiM zal kennis inbrengen in het vervolg van de QuickScan.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Active modes in verkeersmodellen, wat kan wel en wat kan niet? (DG2117)

De modaliteiten lopen en fietsen kunnen een belangrijke rol vervullen in het mobiliteitssysteem van stedelijke dichtbevolkte gebieden. Het is gewenst om inzicht te krijgen in welke mate de effecten van het lopen en fietsen in de prognoses worden opgenomen en de betrouwbaarheid daarvan. Het KiM zal WVL en andere modelgebruikers betrekken.

Deelvragen zijn:

- Zijn de modellen voldoende toegerust om fietsen en lopen goed op te nemen in prognoses en in de bepaling van effecten van netwerk- of beleidsmaatregelen? Wat zijn de beperkingen per type model?
- Zijn de effecten van verstedelijking voldoende in de modellen opgenomen? Zie ook de relatie met het project “Onderzoek naar autoluw” (DG2115).

Kennislijn B, Onderzoek

Beleidsuitgangspunten in analyses gebiedsprogramma's (DG2118)

Met de implementatie van de NOVI en het gebiedsgerichte werken komen veel beleidsuitgangspunten bij elkaar. De programmamanagers binnen de directie Mobiliteit en Gebieden hebben behoefte aan transparantie en waar mogelijk consistentie in de beleidsuitgangspunten die samenkomen in analyses over het gebiedsgericht werken. Het KiM analyseert of en hoe de in de diverse analyses genoemde beleidsuitgangspunten elkaar uitsluiten, identiek zijn of elkaar aanvullen.

Kennislijn B, Onderzoek

Gebruik land-use and transport interaction (LUTI) modellen bij agglomeratie-effecten (DG2119)

LUTI modellen prognosticeren de interactie tussen de arbeidsmarkt, de woningmarkt en het mobiliteitssysteem. LUTI modellen zijn bij uitstek geschikt als instrument bij een gebiedsgerichte aanpak. LUTI modellen worden steeds vaker toegepast en het is daarom een goed moment om in kaart te brengen wat het gebruik is van deze modellen en wat de toekomstige ontwikkelingen zijn. Extra aandacht wordt gegeven aan de interactie met de arbeidsmarkt.

Kennislijn B, Onderzoek

Nieuwe
beleids
instru-
menten

Kennisbijdrage alternatieve bekostigingsmogelijkheden (MM1903)

Het advies van de werkgroep alternatieve bekostiging is in 2020 verschenen. Het KiM levert op afroep kennis voor het verder invullen van de adviezen van de werkgroep.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Nieuwe
beleids
instru-
menten

Afwegingskaders gebiedsprogramma's (EA1908)

Bereikbaarheidsopgaven bij onder andere de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en bij de Metropoolregio Amsterdam (MRA) worden momenteel uitgewerkt. Het KiM denkt mee met het toepassen van afwegingskaders zoals de MKBA voor MOVE.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Eenheid en integraliteit in afwegingskaders (ER2110)

Zowel individuele gebiedsprogramma's als ook corridor programma's en programmadirecties zetten in op eigen afwegingskaders van investeringen. Deels is dit verklaarbaar vanwege de specifieke gebiedskenmerken en samenwerkingspartners maar er is behoefte aan meer consistentie. Het KiM doet voorstellen voor een gemene deler in de afwegingskaders. Ook wordt nagegaan of er vanuit de kennisfunctie bezien mogelijkheden zijn voor een meer integrale benadering van mobiliteit en bereikbaarheid in de gebiedsprogramma's, voortbordurend op een plan van aanpak van Rebel Group.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Agglomeratie effecten van gebiedsontwikkeling (ER2114)

lenW zet momenteel met een aantal grote voorstellen in op gebiedsontwikkeling. Daarbij is het kwantificeren van de waarde toevoegende samenhang tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling van een gebied een punt van aandacht. Ondanks dat kennisinstellingen methodische handreikingen voor kwantificering van dit type effecten beschikbaar hebben gesteld, blijft toepassing hiervan vaak achterwege. Is hier nog een stap in te zetten of moet de boodschap zijn dat de grenzen aan kwantificering van effecten zijn bereikt? KiM stelt een beschouwing op, vanuit mobiliteit bezien.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Unit Strategie, Gebiedsprogramma's.

11 Directie Luchtvaart

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	De zakelijke luchtvaartreiziger in beeld	MB2021	Onderzoek
A	Begeleiding actualisatie effecten van COVID-19 op de Nederlandse luchtvaart	MB2122	KaT
A	Bestemmingskeuze leisure reizigers	MB2121	Onderzoek
A	Begeleiding Aeolus	B1014	KaT
A	Betrokkenheid bij de Uitvoeringsagenda luchtvaartnota	MB2123	KaT
C	Bijdrage aan de werkwijzer MKBA's voor luchtvaart	EA1904	KaT
C	Monitoring luchtvaartnota	EA1705	KaT
C	Netwerkkwaliteit luchtvaart	ER2101	Onderzoek
C	Verkennde analyse 'externe kosten van ketenemissies van transport'	ER2102	KaT
C	Luchtvaartnota en luchtvaartbesluiten MKBA's	ER2104	KaT

Toelichting

Gevolgen van COVID-19

De zakelijke luchtvaartreiziger in beeld (MB2021)

In eerdere projecten bracht het KiM de markt voor leisure reizen in de luchtvaart in beeld. In dit project analyseert het KiM de omvang en samenstelling van de zakelijke markt in de luchtvaart. Het KiM onderzoekt welke Nederlanders zakelijke vliegreizen maken, welke redenen Nederlanders hebben om een zakelijke vliegreis te maken en welke typen zakelijke luchtvaartreizigers kunnen worden onderscheiden. Het KiM besteedt ook aandacht aan de vraag in welke mate er structurele effecten zijn te verwachten van de COVID-19 crisis op de verschillende segmenten en profielen bij zakelijke luchtvaartreizen. De resultaten van deze analyses zijn input voor de discussie over de toekomst van de luchtvaart in het algemeen, en het maatschappelijk belang van verschillende segmenten luchtvaartreizigers in het bijzonder.

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie COVID-19, Unit Strategie.

Gevolgen van COVID-19

Begeleiding actualisatie effecten van COVID-19 op de Nederlandse luchtvaart (MB2122)

In 2020 heeft SEO Economisch Onderzoek de effecten van de COVID-19 crisis op de Nederlandse luchtvaart in de komende jaren onderzocht. Mogelijk worden deze inschattingen in 2021 geactualiseerd. In dat geval zal het KiM het onderzoek mede begeleiden.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Programmadirectie COVID-19.

Bestemmingskeuze leisure reizigers (MB2121)

In dit onderzoek staat de bestemmingskeuze van leisure reizigers centraal. Op welke manier komt de bestemmingskeuze tot stand? Welke invloed hebben de reistijd en noodzaak voor overstap op de bestemmingskeuze? Willen Nederlanders graag vliegen en zoekt men daar een bestemming bij? Of is de bestemming leidend en zoekt men vervolgens een manier om op die bestemming te komen? Welk verband zien we tussen reistijd en verblijfsduur? De antwoorden op deze vragen zijn input voor de toekomstige prognoses van de omvang en samenstelling van het vliegverkeer en voor de discussie in of en in hoeverre de vraag naar vliegverkeer kan worden.

Kennislijn A, Onderzoek

Begeleiding Aeolus (B1014)

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

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Betrokkenheid bij de Uitvoeringsagenda luchtvaartnota (MB2123)

In de Uitvoeringsagenda luchtvaartnota staan verschillende activiteiten genoemd die raakvlakken hebben met bij het KiM aanwezige kennis. Dit geldt bijvoorbeeld voor het stimuleren van de substitutie van luchtvaart naar spoor. Het KiM analyseert de uitvoeringsagenda en geeft aan bij welke onderwerpen het KiM een rol kan spelen. In overleg met de directie Luchtvaart pakt het KiM eventuele kennisvragen op.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Bijdrage aan de werkwijzer MKBA's voor luchtvaart (EA1904)

Voor het opstellen van MKBA's voor luchtvaartprojecten en luchtvaartbeleid wordt een MKBA-werkwijzer opgesteld. Het KiM levert inbreng en begeleidt bij het schrijven van de werkwijzer.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Monitoring luchtvaartnota (EA1705)

In vervolg op de resultaten uit de beleidsdoorlichting van Artikel 17 Luchtvaart en de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota denkt het KiM met directie Luchtvaart mee over het uit te voeren monitoringsprogramma voor de Luchtvaartnota. Het KiM levert waar nodig informatie aan voor de monitor en neemt deel aan overleggen met de directie Luchtvaart en kennisinstellingen.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Netwerkkwaliteit luchtvaart (ER2101)

Bestaat er een optimale netwerkkwaliteit? Dit KiM onderzoek gaat na vanuit welke gezichtspunten de netwerkkwaliteit van luchthavens beoordeeld kan worden (bijvoorbeeld per segment, kwaliteitscriteria). Vervolgens wordt nagegaan of het inhoudelijk mogelijk is een optimum te bepalen en zo ja, welke beleidsopties er zijn om dit te bereiken.

Kennislijn C, Onderzoek

Verkennde analyse 'externe kosten van ketenemissies van transport' (ER2102)

Het KiM begeleidt een uitbesteding aan CE Delft waarin de externe kosten van productie, sloop en onderhoud van voertuigen en infrastructuur zo mogelijk gekwantificeerd worden en voor verschillende vervoersmodaliteiten worden vergeleken.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Luchtvaartnota en luchtvaartbesluiten MKBA's (ER2104)

De luchtvaartnota is in november 2020 gepubliceerd. In vervolgbesluiten op de Luchtvaartnota, zoals bij luchtvaartbesluiten en bij besluiten over aanleg van infrastructuur, zullen MKBA's opgesteld gaan worden. KiM zal een nog nader te bepalen kwaliteitsborgende rol gaan invullen bij uit te voeren MKBA's en economische onderbouwingen voor Schiphol en regionale luchthavens.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

12 Directie Maritieme Zaken

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Structuurversterking zeevaart na de COVID-19 crisis	MB2124	KaT
A	In-, uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	KaT
B	Ondersteuning projectteam klimaataanpak	DG2120	KaT
B	Ondersteuning Bijmengverplichting	DG2121	KaT
C	Baten modal shift beleid	ER2010	Onderzoek
C	Ontwikkelingen buisleidingen	MM1802	KaT
C	Meetbaarheid maatschappelijke en economische waarde digitalisering in het goederenvervoer	ER2011	KaT
C	Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem	EA1614	KaT
C	Sturen op knooppunten	MM1807	KaT
C	Economische baten handel- en doorvoerstromen NL zeehavens	ER2018	KaT
C	Evaluatie fiscale regelingen zeevaart	ER2023	KaT
C	ITF working group 'Mode Choice in Freight Transport'	ER2105	KaT
C	Toekomstvisie binnenvaart	ER2106	KaT
C	Samenwerking, integraliteit en multimodaliteit	ER2107	KaT
C	Brexit en de Nederlandse maritieme sector revisited	ER2108	Onderzoek

Toelichting

Gevolgen
van
COVID-19

Structuurversterking zeevaart na de COVID-19 crisis (MB2124)

In 2020 heeft het KiM een rapport gepubliceerd over de impact van trends en ontwikkelingen op de zeescheepvaart. De directie Maritieme Zaken van IenW zal een discussiebijeenkomst organiseren over de vraag of trends veranderen of dat trends een kleinere of grotere impact krijgen door de COVID-19 crisis. Dit heeft een verband met het initiatief "Green recovery" van Nederland Maritiem Land, omdat in de zeescheepvaartsector de vraag speelt hoe de sector sterker uit de crisis kan komen. Het KiM zal deelnemen aan de discussiebijeenkomst. Uit deze bijeenkomst kunnen ook kennisvragen naar voren komen die het KiM of andere partijen kunnen beantwoorden.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Programmadirectie COVID-19, Unit Strategie.

In-, uit- en doorvoerstatistiek (DM1717)

Het CBS maakt in opdracht van IenW de zogenoemde in-, uit- en doorvoerstatistiek. De in-, uit- en doorvoerstatistiek geeft kwantitatief inzicht in de omvang en samenstelling van de jaarlijkse internationale goederenstromen vanuit, naar en door Nederland zowel in waarde als ook in gewicht van de goederen. De gegevens uit deze statistiek worden door het KiM gebruikt voor het Mobiliteitsbeeld en in maatschappelijke kosten-baten analyses om te bepalen welke binding de internationale goederenstromen hebben met de Nederlandse economie. Samen met de andere opdrachtgevers DGLM en RWS begeleidt het KiM de werkzaamheden van het CBS en toetst de aanpak en resultaten.

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Ondersteuning projectteam klimaataanpak (DG2120)

Op twee thema's zal het KiM meedenken en kennis inbrengen:

- Marktgebaseerde maatregelen uit de EU Green Deal. Dit is een vervolg op het werk van het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics en het KaT-project Effecten Green Deal Maritiem (DG2014) uit 2020.
- Duurzaamheid als verdienmodel. Hoe kan de verlader, als vragende partij, prikkels geven aan de rederijen om te vergroenen op het juiste moment? Zie ook het onderzoek "Herijking timing" DG2102.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Ondersteuning Bijmengverplichting (DG2121)

EU-regelgeving vraagt om versnelling van het verplicht stellen van het bijmengen met biobrandstoffen. Aan dit vraagstuk zit een economische en een technologische kant. De bijdrage van het KiM zal zich vooral richten op de economische kant van dit project. Het KiM zal meedenken en kennis inbrengen.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Slimme en duurzame mobiliteit

Baten modal shift beleid (ER2010)

De afgelopen jaren zijn verschillende stimuleringsmaatregelen ingezet om meer goederen per spoor en binnenvaart te vervoeren en minder over de weg. Daarnaast wordt met de huidige Goederenvervoeragenda (GVA) ingezet op 'modal shift'. Het argument achter modal shift is dat het goederenvervoer over de weg meer negatieve externe effecten met zich meebrengt dan vervoer per spoor- en binnenvaart, zoals hogere (CO₂)emissies per vervoerprestatie (in tonkm).

Tegelijkertijd bestaan er vragen over de haalbaarheid en het nut van modal shift beleid. Welk deel van de goederenvervoermarkt komt in aanmerking voor modal shift? In welke mate worden de externe kosten van goederenvervoer teruggedrongen door modal shift? En welk deel van de baten van modal shift komt ten goede aan Nederland en welke deel aan het buitenland? In dit onderzoek willen we deze vragen beantwoorden om zo inzichtelijk te maken wat modal shift beleid Nederland kan opleveren in termen van vermindering van de negatieve externe effecten.

Kennislijn C, Onderzoek

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

Slimme en duurzame mobiliteit

Ontwikkelingen buisleidingen (MM1802) Thema: Slimme en duurzame mobiliteit

Het KiM brengt kennis in bij de directie Maritieme Zaken bij vragen over de kansen en de toekomstige potentiële vraag naar buisleidingentransport in Nederland, en de rol van IenW daarbij. In het bijzonder denkt KiM in 2021 mee bij de afweging om te investeren ten behoeve van buisleidingentransport. Welke maatregelen kan het rijk treffen om de afweging te laten kantelen naar buisleidingvervoer? Wat zijn de verwachtingen over de toekomstige vraag, ook in het licht van de beoogde CO₂-emissiearme economie in 2050?

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Meetbaarheid maatschappelijke en economische waarde digitalisering in het goederenvervoer (ER2011)

lenW zet in op het uitrollen van de digitaliseringsstrategie vanuit Government-to-Government en Business-to-Government tot Business-to-Business voor het goederenvervoer. Een belangrijke kennisvraag hierbij is “Wat is de maatschappelijke en economische meerwaarde van digitalisering?” in combinatie met de vraag “Hoe de digitale transitie van het MKB in goederenvervoer meetbaar gemaakt kan worden gemaakt?” KiM denkt mee met voorliggende vraagstukken.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem (EA1614)

De directie Maritieme Zaken maakt gebruik van diverse monitoren, waaronder de maritieme monitor, de havenmonitor en de binnenhavenmonitor. De verdere integratie van de monitors en de vernieuwde aanpak met CBS is in 2020 afgerond. In 2021 zal deze aanpak geëvalueerd worden. Ook ziet lenW kansen in de toenemende publieke beschikbaarheid van data die bijvoorbeeld helpen bij het inschatten hoe de zeevaartsector zich in de nabije toekomst ontwikkelt. In overleg met lenW onderzoekt KiM of nieuwe indicatoren wenselijk of mogelijk zijn.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Sturen op knooppunten (MM1807)

In 2021 maakt lenW binnen het MIRT-programma Goederencorridors, samen met gemeenten en provincies de plannen van aanpak definitief gemaakt. De opzet is om deze plannen adaptief te maken. Het KiM brengt kennis in omtrent het afwegen en prioriteren van investeringsbeslissingen om een adaptief programma voor de knooppunten mogelijk te maken.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Economische baten handel- en doorvoerstromen NL zeehavens (ER2018)

In 2020 is het KiM project Verkenning Maatschappelijk belang Nederlandse zeehavens afgerond. Deze verkennende studie had tot doel zowel de positieve (onder andere economische) en negatieve (onder andere milieu)-effecten van de zeehavens waar mogelijk kwantitatief tegen elkaar af te zetten. In welke mate de economische effecten van goederenstromen door Nederland toegerekend mogen worden aan welke zeehavens kon daarbij nog niet gekwantificeerd worden. Zoals aangegeven in de Nota Zeehavens starten het CBS en de Erasmus Universiteit Rotterdam in samenwerking met de Directie Maritieme Zaken (DMZ) en de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) een vervolgonderzoek om dit aspect verder te kwantificeren. Het KiM beoordeelt of de door CBS en EUR gevolgde methode (wat mag je toerekenen aan zeehavens, hoe doe je dat?) methodisch afdoende is en in hoeverre de aanpak geschikt voor standaard toepassing in toekomstige Havenmonitors.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Evaluatie fiscale regelingen zeevaart (ER2023)

Het KiM neemt deel aan een klankbordgroep ter ondersteuning van de evaluatie van de fiscale maatregelen zeescheepvaart. Er is opdracht verleend aan een extern bureau om een evaluatie uit te voeren van de volgende drie maatregelen: tonnagebelasting zeevaart, willekeurige afschrijving en afdrachtsvermindering.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

ITF working group 'Mode Choice in Freight Transport' (ER2105)

In 2020 is de International Transport Forum (ITF) werkgroep 'Mode Choice in Freight Transport' van start gegaan met als doel vast te stellen hoe de vervoerwijzekeuze in het goederenvervoer kan worden geoptimaliseerd vanuit duurzaamheidsperspectief. Voor de ITF werkgroep is het van belang een gemeenschappelijk kader te hebben, zodat landen uitgaan van dezelfde kennisbasis. Daarbij is aandacht voor minder belichte factoren, zoals de invloed van schaal-scope voordelen en integrale ketenkosten (overslag en voor- en natransport) belangrijk. In deze working group werken een aantal landen samen, onder voorzitterschap van IenW. Het KiM ondersteunt de voorzitter. De werkgroep rapporteert in de zomer van 2021.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Toekomstvisie binnenvaart (ER2106)

Bij de afdeling binnenvaart en vaarwegen van het ministerie van IenW loopt het beleidstraject 'Toekomst Binnenvaart'. Doel van dit traject is het ontwikkelen van een visie op de toekomst van de binnenvaart. Die visie wordt ontwikkeld langs de thema's Innovaties, Energietransitie, Toekomstbestendige vaarwegen, en Slimme logistieke netwerken. Op het moment van schrijven van dit werkprogramma zijn er nog geen concrete kennisvragen gesteld. KiM levert kennis-aan-tafel bij het concretiseren van de kennisvragen. Deze kennisvragen kunnen bijvoorbeeld gaan over het klimaatbestendig maken van de binnenvaart of over de rol van de overheid bij innovaties in de binnenvaart.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Samenwerking, integraliteit en multimodaliteit (ER2107)

Opgaven ten aanzien van bereikbaarheid en duurzaamheid in de MIRT-programma's vragen om een integrale benadering over alle modaliteiten heen en om samenwerking met andere overheden en private partijen. Zo ook in de MIRT-programma en MIRT-onderzoeken voor de goederencorridors waarin bereikbaarheidsopgaven integraal worden aangepakt, samen met andere overheden en private partijen. Het doel is een optimale, duurzame modal split van de goederenstromen. Hiervoor moet door de deelnemende partijen een adaptief programma worden samengesteld op basis van samenwerking, integraliteit en multimodaliteit. Aan het KiM is gevraagd mee te denken over hoe de samenhang is tussen multimodaliteit, integraliteit en samenwerking en hoe dit in de vorm van een adaptief programma in de praktijk, namelijk in het MIRT-programma Goederenvervoercorridors, kan worden vormgegeven.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Brexit en de Nederlandse maritieme sector revisited (ER2108)

Begin 2018 heeft het KiM een onderzoek gepubliceerd over de mogelijke gevolgen van de Brexit voor de Nederlandse maritieme sector. Met goederenstroomprognoses gaf het KiM een invulling aan de mogelijke gevolgen van de Brexit voor de Nederlandse maritieme sector. Nu, drie jaar later is de Brexit (bijna) een feit. Er is nu meer kennis over het maritieme beleid dat het Verenigd Koninkrijk vermoedelijk gaat voeren. Een goed moment om terug te blikken op onze eerdere prognoses en te kijken naar de gevolgen van enkele aandachtspunten.

Een voorbeeld van een dergelijk aandachtspunt voor Nederland is de inzet van het Verenigd Koninkrijk op het concept van Free Ports, of Free Trade Zones. Wat betekent dit voor de bedrijvigheid in de Nederlandse zeehavens? Is het mogelijk dat de positie van Nederlandse zeehavens verslechtert en dat ze bedrijvigheid verliezen aan dergelijke Free Ports? Met deze inzichten kan IenW afwegen of aanvullende of gewijzigde beleidsmaatregelen nodig zijn.

Kennislijn C, Onderzoek

13 Financiën en Integrale Bedrijfsvoering

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
C	Communicatie over MKBA en secretariaat interdepartementale kernteam MKBA	E712	KaT
C	Kennisbijdrage algemeen-economische advisering	MM1506	KaT
C	Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	ER2121	KaT
C	Kwaliteitsborging extern uitbesteed onderzoek lenW	ER2120	KaT
C	Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten	–	KaT
C	Follow up Werkgroep discontovoet	ER2119	KaT
C	Brede welvaart, verdienvermogen en maatschappelijke welvaart	ER2122	KaT

Toelichting

Communicatie over MKBA en secretariaat interdepartementale kernteam MKBA (E712)

Het KiM stelt informatie over de MKBA beschikbaar ten behoeve van presentaties en rapporten en het KiM levert bijdragen aan congressen, colleges en cursussen op dit terrein. Tevens voert het KiM het secretariaat van het interdepartementale kernteam MKBA waarin afstemming plaatsvindt over alle rijksbrede aspecten (afgesproken procedures, rekenmethoden en te hanteren kengetallen) van de MKBA.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: DGLM, DGMo, DGWB, DGMI.

Kennisbijdrage algemeen-economische advisering (MM1506)

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

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording (ER2121)

Naast afstemming met FIB over onder andere de systematiek van beleidsdoorlichtingen, valt hieronder de bijdrage van het KiM aan de operatie 'Inzicht in Kwaliteit', geïnitieerd door het Ministerie van Financiën. Het doel van de operatie is het verbeteren van de maatschappelijke impact van beleid. Ook neemt KiM deel aan de nieuw ingestelde IenW brede Beleidsevaluatiecommissie.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Kwaliteitsborging extern uitbesteed onderzoek IenW (ER2120)

KiM heeft veel betrokkenheid bij uitbesteed IenW beleidsonderzoek op het vlak van mobiliteit. Door bijvoorbeeld onderzoeksspecificaties aan te scherpen, te reageren op concepten of het uitvoeren van een toets draagt het KiM bij aan de kwaliteit van de producten. Die betrokkenheid komt tot stand door de halfjaarlijkse werkprogramma gesprekken en ad-hoc verzoeken. De SG heeft het KiM verzocht om na te gaan hoe de kwaliteitsborging van al het uitbesteede mobiliteitsgerelateerde beleidsonderzoek is vormgegeven en welke verbeteringen daarin mogelijk zijn.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten (-)

In opdracht van beleid voert het KiM second opinions uit op (concept) MKBA's. Ook denkt KiM mee in de uitvoering van MKBA's. De projectvragen dienen zich veelal gedurende het jaar aan. Voor 2021 zijn 1 á 2 second opinions op wegenprojecten voorzien (A15 Papendrecht – Gorinchem en A58 Tilburg – Breda (met smart mobility variant)). Verder is het KiM betrokken bij de MKBA 3RX en MOVE en worden er vragen verwacht over afweging van vervanging en renovatieprojecten.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

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

Follow up Werkgroep discontovoet (ER2119)

In 2020 is een nieuwe discontovoet voor overheidsinvesteringen vastgesteld. Er zijn twee vervolgvragen voor IenW. Naar aanleiding van het rapport van de werkgroep discontovoet stelt KiM een onderzoeks-aanpak op voor het kwantificeren van de afwijkende opslag voor transportinfrastructuur. De vraag is in hoeverre transportinfrastructuur afwijkt van 'gemiddelde' overheidsinvesteringen. De werkgroep gebruikt een aangenomen opslagfactor vanwege de hoge vaste kosten die, mocht het gebruik van infrastructuur tegenvallen, vaak ook niet te recupereren zijn door een alternatieve inzet. De onderzoeks-aanpak kan de basis vormen voor een uitbesteding. Gezien de verwachte benodigde diepgaande kennis van financiële markten is KiM niet de aangewezen partij om dit uit te voeren. Naast dit inhoudelijke punt is de tweede vraag hoe de aanbevelingen van de werkgroep discontovoet concreet uitwerken bij de IenW projecten. KiM denkt mee met RWS die aan de slag gaat met een voor projectuitvoerders praktisch toepasbare handleiding.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

Brede welvaart, verdienvermogen en maatschappelijke welvaart (ER2122)

Het KiM stelt een korte notitie op waarin voor mobiliteitsmaatregelen het verband wordt gelegd tussen de criteria die het Mobiliteitsfonds, nationale Groeifonds en European Recovery fund hanteren op het vlak van brede welvaart, verdienvermogen en maatschappelijke welvaart. Alhoewel de criteria met elkaar samenhangen is er onduidelijkheid over het onderscheid tussen de criteria. Met deze notitie hoopt het KiM een brug te slaan tussen abstracte begrippen en de concrete informatievoorziening voor investeringsvoorstellen.

Kennislijn C, Kennis-aan-tafel

14 Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
B	Het verdienpotentieel van slimme & duurzame mobiliteit	DG2122	KaT
B	Slimme en duurzame mobiliteit in relatie tot energiezekerheid	DG2123	KaT
B	Afstemming (ondergrondse) energieaanbod en (bovengrondse) energievraag	DG2124	Onderzoek

Toelichting

Slimme en duurzame mobiliteit

Het verdienpotentieel van slimme & duurzame mobiliteit (DG2122)

Hoe kan een onderzoek worden opgezet naar de economische en maatschappelijke kosten en baten van slimme en duurzame mobiliteit, als onderdeel van het maatschappelijk belang voor Nederland? Welk verdienpotentieel is er voor Nederlandse bedrijven? En hoeveel Nederlandse banen levert het op? Het KiM denkt hierin mee.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Unit Strategie, programmadirectie Duurzame Mobiliteit.

Slimme en duurzame mobiliteit

Slimme en duurzame mobiliteit in relatie tot energiezekerheid (DG2123)

Het KiM denkt mee over hoe onderzoek kan worden uitgevoerd naar de maatschappelijke voor- en nadelen op het gebied van energiezekerheid in relatie tot slimme en duurzame mobiliteit.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Programmadirectie Duurzame Mobiliteit.

Afstemming (ondergrondse) energieaanbod en (bovengrondse) energievraag (DG2124)

Bovengronds verplaatsen zich vrachtvoertuigen die energie in allerlei vormen nodig hebben: naast benzine/diesel ook in toenemende mate elektriciteit en waterstof. Buiten vrachtwagens betreft dit ook de energiebehoefte van binnenvaart, (zee)havens en railtransport. Met het oog op de verduurzamingsopgave van Europese transport en energienetwerken (CEF TEN T en CEF TEN E) vanuit de Europese Green Deal is het gebruik van die CO₂-arme energiedragers voor (lange) afstandstransport cruciaal.

In de ondergrond liggen nu al distributienetwerken in de vorm van buizen en kabels voor aardgas en elektriciteit. Aardgasbuizen worden straks misschien overbodig, terwijl er van elektriciteitskabels en waterstofbuizen niet genoeg zijn. In de praktijk blijkt de afstemming tussen beide – ondergronds energieaanbod en bovengrondse energievraag – niet optimaal.

Vragen zijn:

- Hoe kan inzichtelijk worden gemaakt waar het ondergrondse systeem van energienetten aansluit bij de bovengrondse vraag naar energie voor duurzame mobiliteit? Kan met gebruik van de transportmodellering een inschatting gemaakt worden van ‘hotspots’ waar veel energievraag op het goederencorridor netwerk kan ontstaan?
- Wat zijn de koppelkansen waar duurzame mobiliteit kan meeliften met duurzaam energieaanbod dat nu al aan een andere sector, zoals de industrie, beschikbaar wordt gesteld?
- Zijn binnenkort de overbodige gasbuizen inzetbaar voor de energietransitie in de mobiliteitssector?

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie Duurzame Mobiliteit, directie Maritieme Zaken, directie Luchtvaart, directie Openbaar Vervoer en Spoor.

15 Directoraat-Generaal Water en Bodem

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
B	Klimaatadaptatiemaatregelen in het mobiliteitssysteem	DG2125	KaT

Toelichting

**Slimme en
duurzame
mobiliteit**

Klimaatadaptatiemaatregelen in het mobiliteitssysteem (DG2125)

Er is reeds de nodige kennis over de gevolgen van klimaatverandering voor de mobiliteitsinfrastructuur en mogelijke adaptatiemaatregelen. Tegelijkertijd ontbreekt kennis over de kosten en baten en de meest geschikte timing van/voor verschillende adaptatiemaatregelen. In dit traject gaat het KiM meedenken en helpen te identificeren welke kennis op dit vlak ontbreekt.

Kennislijn B, Kennis-aan-tafel

Ook betrokken: Unit Strategie, programmadirectie Duurzame Mobiliteit.

16 Basisprojecten

Overzicht

Kennislijn	Titel	Nummer	Type
A	Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	Onderzoek
A	Begeleiding van en samenwerking in maatwerkonderzoek	DM1702	Onderzoek
A	Verbeteren datakwaliteit reisonderzoek: techniekontwikkeling	DM1711	Onderzoek
A	Goederendata op orde	DM1718	KaT
B	Welke stappen zijn nodig voor fossielvrije mobiliteit in 2050	DG2126	Onderzoek

Toelichting

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

In het verkeers- en vervoersbeleid krijgt het gedrag van specifieke groepen in de samenleving in toenemende mate aandacht. Daarmee bestaat er een groeiende behoefte aan inzicht in de effecten van veranderingen in de omstandigheden van personen en groepen op de mobiliteit (veranderingen in gezinssamenstelling, verhuizen, enzovoort). In 2012 is het KiM gestart met een longitudinaal mobiliteitsonderzoek, het Mobiliteitspanel Nederland (MPN), gericht op het verkrijgen van dit type inzichten. In het najaar van 2021 wordt de negende meting (wave) uitgevoerd.

Data uit het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) zijn en worden in verschillende KiM-projecten gebruikt. Ook externe partijen in binnen- en buitenland maken voor onderzoeksdoeleinden veelvuldig van de MPN-data gebruik. De data zijn als open data beschikbaar gesteld via Survey Data Nederland. Onder strikte voorwaarden kunnen externe partijen in samenspraak met het KiM via het MPN ook aanvullende data inwinnen.

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

Begeleiding van en samenwerking in maatwerkonderzoek (DM1702)

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

Kennislijn A, Onderzoek

Verbeteren datakwaliteit reisonderzoek: techniekontwikkeling (DM1711)

In veel onderzoeken wordt gebruik gemaakt van vragenlijstonderzoek om op basis van kwantitatieve gegevens uitspraken te kunnen doen over het te onderzoeken onderwerp. Data wordt vaak cross-sectioneel (één meetpunt in de tijd van verschillende individuen) ingewonnen, maar ook longitudinaal onderzoek (opeenvolgende meetpunten van dezelfde individuen, zoals in het MPN) speelt een belangrijke rol binnen de onderzoeken van het KiM. In vragenlijstonderzoek is het belangrijk om na te gaan of de antwoorden van respondenten plausibel zijn. Niet-plausibele data van een kleine groep respondenten kan het algemene beeld bij analyses vertroebelen. Bij reisonderzoek kan er bijvoorbeeld sprake zijn van respondenten die aangeven niet gereisd te hebben, terwijl ze dit in werkelijkheid wel gedaan hebben. Een ander voorbeeld is mobiliteitsarmoede: voor inzicht in de aard en omvang van mobiliteitsarmoede is het van belang mensen die echt minder mobiel te onderscheiden van de minder goed responderende respondenten. Ook onderzoekt het KiM in dit project de implicaties van veranderingen in vormgeving van de onderzoektools.

Kennislijn A, Onderzoek

Goederendata op orde (DM1718)

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

Kennislijn A, Kennis-aan-tafel

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

**Slimme en
duurzame
mobiliteit**

Welke stappen zijn nodig voor fossielvrije mobiliteit in 2050 (DG2126)

Als Nederland zich houdt aan de klimaatwet en accepteert dat de mobiliteit in 2050 (ter land, ter zee en in de lucht) fossielvrij is, moeten we niet alleen kijken naar de mobiliteit zelf, maar de doelen met mobiliteit in een breder perspectief plaatsen. Ook emissies meer stroomop- en afwaarts in de mobiliteitsketen spelen een rol. Stroomopwaarts gaat het bijvoorbeeld om emissies die vrijkomen bij de productie van fossiele en alternatieve brandstoffen (zoals waterstof en elektriciteit) en bij autoproduktie. Stroomafwaarts gaat het om het recyclen van materialen. Dit is dus een well-to-wheel (WTW) of zelfs Life Cycle Assessment (LCA)-benadering, in plaats van de huidige tank-to-wheel (TTW)-benadering.

Het KiM maakt een voorstelling van het energiesysteem en het mobiliteitssysteem van 2050 en gaat vervolgens terugrekenen naar 2020. Het KiM gaat na welke majeure stappen nodig zijn om tussen nu en 2050 die transitie succesvol te doorlopen. Het KiM legt de focus op Nederland. De ontwikkelingen in de rest van de wereld worden in het onderzoek "Impact op Nederlandse automarkt van internationale energiekeuzes" (DG2105) onderzocht.

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: Programmadirectie Duurzame Mobiliteit, Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal.

Colofon

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

Januari 2021

Vormgeving

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 456 19 65

Website: www.kimnet.nl

E-mail: info@kimnet.nl

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

U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

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

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



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

www.kimnet.nl

Januari 2021

