



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

KiM-programma 2023

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



Introductie

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) beantwoordt het KiM kennisvragen die de beleidsdirecties stellen.

Het KiM-programma geeft een overzicht van de projecten voor 2023. De secretaris-generaal van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft het programma vastgesteld.

Leeswijzer

Aan welke thema's werkt het KiM? —> Hoofdstuk 1

Om de rode draden in de verzameling projecten te kunnen herkennen, zijn de projecten in het KiM-programma verdeeld in negen thema's.

- 1 Sturen op bereikbaarheid
- 2 Duurzame mobiliteit in ontwikkeling
- 3 Verstedelijking en woningbouw
- 4 Modaliteiten en maatregelen
- 5 Digitalisering en innovatie
- 6 Onzekere toekomst
- 7 Afwegen in tijden van schaarste
- 8 Data en modellen
- 9 Professionalisering beleidsevaluatie

Wat is het KiM en hoe werkt het instituut? —> Hoofdstuk 2

Het KiM werkt grotendeels vraaggestuurd. Het programma is dan ook in overleg met de verschillende beleidsdirecties van IenW tot stand gekomen. Het KiM gaat flexibel om met nieuwe vragen en veranderende vraagstellingen, en past de prioritering gedurende het jaar aan. Niet alle projecten worden dit jaar afgerond.

Welke projecten gaat het KiM uitvoeren? —> Hoofdstuk 3 t/m 13

Eerst worden de projecten per vraagstellende IenW-directie weergegeven en toegelicht (hoofdstuk 3 t/m 12). Ook komen er enkele basisprojecten van het KiM aan bod in hoofdstuk 13.

Overkoepelende projectoverzichten staan in de bijlagen —> Bijlage A, B en C

- > Bijlage A per thema
- > Bijlage B per directie
- > Bijlage C per kennislijn

Inhoud

1 Thema's en kennislijnen	4
1.1 Thema's in het programma	4
1.2 Kennislijnen	6
2 Over het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)	8
2.1 Doel van het KiM	8
2.2 Kennisinbreng door het KiM	8
2.3 De organisatie van het KiM	9
2.4 De positie van het KiM en de borging van onafhankelijkheid en kwaliteit	10
2.5 Samenwerking	12

Programma per directie

3 Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit	13
4 Directie Duurzame Mobiliteit	21
5 Directie Openbaar Vervoer en Spoor	26
6 Directie Wegen en Verkeersveiligheid en directie Vrachtwagenheffing	32
7 Directie Mobiliteit en Gebieden en Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties	38
8 Directie Luchtvaart	40
9 Directie Maritieme Zaken	45
10 Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken	51
11 Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	53
12 Directoraat-Generaal Water en Bodem	54
13 Basisprojecten	55

Bijlagen

Bijlage A Overzicht projecten naar thema	57
Bijlage B Overzicht projecten naar IenW-directie	64
Bijlage C Overzicht projecten naar kennislijn	71
Colofon	78

1 Thema's en kennislijnen

1.1 Thema's in het programma

Om de rode draden in de verzameling projecten gemakkelijk zichtbaar te maken, onderscheidt het KiM negen thema's. Elk project valt onder een van deze thema's. Samen geven deze thema's een goed beeld van de onderwerpen waar het KiM in 2023 aan werkt. Het mobiliteitsbeleid van IenW is een integraal beleid waaraan het beleid per modaliteit ondergeschikt is. De meeste thema's zijn daarom modaliteits-overstijgend. In Bijlage A zijn alle projecten per thema gerangschikt.

1 Sturen op bereikbaarheid

Mobiliteit is geen doel op zich, mobiliteit is een middel om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze notie komt meer centraal te staan in het beleid van IenW. Dit levert echter wel nieuwe beleids- en kennisvragen op. Wat is de waarde van bereikbaarheid, bijvoorbeeld afgezet tegen andere doelstellingen als veiligheid en duurzaamheid? Kun je concrete doelstellingen of minimumeisen met betrekking tot bereikbaarheid formuleren, voor Nederland of voor bepaalde regio's en groepen? En hoe meet je bereikbaarheid eigenlijk? Wat is de verdeling van effecten van bereikbaarheidsbeleid en hoe rechtvaardig is die? Deze vragen staan centraal binnen dit thema.

2 Duurzame mobiliteit in ontwikkeling

Klimaatmitigatie, klimaatadaptatie en verkeersveiligheid zijn belangrijke opgaven voor de toekomst. Ten aanzien van klimaatmitigatie staan we voor de grote opgave om de uitstoot van CO₂ terug te brengen met 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Ook moeten we onze infrastructuur aanpassen op extreme weersomstandigheden. Het KiM doet onderzoek en levert kennis op het gebied van de klimaatopgaven voor de mobiliteit. Dit is bijvoorbeeld gericht op de belangrijkste energetische, ruimtelijke, capaciteits- en kostenkenmerken van CO₂-neutrale energieketens, van energiebron tot de motor van het voertuig. Het KiM verricht binnen dit thema onder andere onderzoek naar de vraag hoe de duurzaamheidstransitie versneld kan worden voor de zeevaart. Ook begeleiden we onderzoek dat IenW aan derden uitbesteedt, zoals naar de beschikbaarheid van energiedragers voor de diverse modaliteiten.

Voor de verkeersveiligheid is daarnaast voor 2050 het ambitieuze doel van nul verkeersdoden geformuleerd. Het KiM werkt samen met de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) om kennisvragen op dit terrein te beantwoorden.

3 Verstedelijking en woningbouw

Nederland staat voor een grote woningbouwopgave. Steden verdichten, maar ook de keerzijde van verstedelijking is zichtbaar: rurale gebieden raken juist minder dichtbevolkt. Deze ontwikkelingen hebben invloed op de mobiliteit. Komend jaar start het aanscherpen van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), waar ook een kennis- en innovatieprogramma onderdeel van uitmaakt. Het KiM levert kennis over trends en invloedfactoren die van belang zijn voor de relatie tussen ruimtelijke ordening, mobiliteit en bereikbaarheid.

4 Individuele modaliteiten en maatregelen

Het mobiliteitsbeleid van IenW is een integraal beleid waaraan het beleid per modaliteit ondergeschikt is. Dit blijkt onder andere uit de vorming van het Mobiliteitsfonds en het opstellen van een nieuwe, integrale mobiliteitsvisie. Toch hebben de verschillende modaliteiten ook hun eigen, specifieke kenmerken. Ook zijn er modaliteit specifieke vragen over in te zetten beleidsinstrumenten.

Denk bijvoorbeeld aan de kosten en levensduur van een fiets, aan de prioritering binnen het spoornet, of aan de toekomst van de binnenvaart. Ook wordt er nagedacht over autobeschikbaarheid en eigendomsvormen daarin, en in een ander project over de toegevoegde waarde van luchtvracht.

Bijna een derde van de KiM-projecten valt binnen dit thema. Deze projecten zijn gericht op een specifieke modaliteit, op knooppunten of gaan over maatregelen gericht op deze modaliteiten. Ook leveren we kennis over de effectiviteit en efficiëntie van beleidsmaatregelen voor afzonderlijke modaliteiten.

5 Digitalisering en innovaties

Digitalisering is een steeds belangrijker thema binnen het mobiliteitssysteem. In hoeverre zijn er alternatieven voor traditionele instrumenten? De projecten op dit thema gaan dit jaar met name om de toepassing van slimme technologieën in voertuigen en infrastructuur. Hierbij fungeert het KiM als een klankbord voor de afdeling smart mobility. De directie luchtvaart stelt een innovatiestrategie op, waar ook kennisvragen uit kunnen volgen.

6 Onzekere toekomst

De toekomst is onzeker. Om hierop te kunnen anticiperen maken we veelal gebruik van ramingen van toekomstige mobiliteitsgroei, gebaseerd op ontwikkelingen uit het verleden en heden. Maar er kunnen trendbreuken ontstaan, denk bijvoorbeeld aan COVID-19, de oorlog in Europa of de energieprijzen. Ook de transportplanning zelf ontwikkelt zich. Eerst voorspellen en dan beleid doorvoeren wordt steeds meer vervangen door eerst doelen stellen en vervolgens transitiepaden naar die doelen ontwikkelen (“decide and provide”). Het KiM vertaalt deze inzichten naar IenW vraagstukken en werkwijze, en pakt vervolgvragen op voor zover het kennisvragen betreft. Dit zal vooral gaan over de gevolgen voor het opstellen van prognoses en voor de afweging tussen maatregelen. Het KiM maakt mobiliteitstrends inzichtelijk, net als andere maatschappelijke ontwikkelingen met mogelijke invloed op mobiliteit. Beleid kan immers invloed uitoefenen op hoe de effecten van deze ontwikkelingen (zoals de COVID-19 pandemie) precies zullen uitpakken. Het KiM werkt mee aan de Mobiliteitsvisie, en het KiM draagt bij aan het opstellen van de nieuwe WLO (welvaart en leefomgeving) scenario's van het PBL.

7 Afwegen in tijden van schaarste

Schaarste heeft in toenemende mate invloed op mobiliteitsbeleid. Schaarste omvat veel: beperkingen in beschikbaar budget en stikstofruimte, hoge energiekosten door onder andere de oorlog in Oekraïne, gebrek aan gekwalificeerd personeel en aan beschikbare ladingruimte in binnen- en zeevaart, ... Wat is het handelingsperspectief voor IenW en hoe maak je keuzes? Hoe prioriteren we bij beperkte middelen, binnen een directie of programma maar ook (op een consistente wijze) tussen de organisatieonderdelen? En wat zijn effectieve maatregelen om doelen te bereiken als budget, energie, stikstofruimte en personeel blijvend beperkt beschikbaar zijn?

8 Data en modellen

Het KiM maakt in haar projecten gebruik van data en modellen van anderen (zoals bijvoorbeeld het CBS en RWS). Het KiM denkt mee met de dataverzameling en modelontwikkeling van deze partijen. Als er echter naar het oordeel van het KiM een bepaalde dataverzameling of modelontwikkeling nuttig is en niet door andere partijen wordt opgepakt en nog ontbreekt, neemt het KiM zelf initiatief. Een voorbeeld hiervan is het Mobiliteitspanel Nederland van het KiM, een longitudinaal panelonderzoek waarmee het KiM sinds 2012 data verzamelt over het mobiliteitsgedrag van een grote vaste groep Nederlandse personen en huishoudens door de jaren heen. Ook sturen we sinds de COVID crisis op het beschikbaar komen van zeer actuele statistieken om snel en goed zicht te hebben op hoe mobiliteitssectoren ervoor staan in tijden van crisis.

9 Professionalisering beleidsevaluatie

Ook dit jaar speelt KiM een actieve rol in de kwaliteitsborging van externe onderzoeken, vanuit onder andere onze kennis van evaluatie van mobiliteitsmaatregelen. Het gaat dan om vragen als: hoe ziet een correcte MKBA eruit? Zijn vragen over efficiëntie, legitimiteit en effectiviteit van beleid in het externe onderzoek goed beantwoord? Tevens zorgen we dat waarderingskengetallen op orde zijn: een grote steekproef voor het vaststellen van reistijd- en betrouwbaarheidswaardering is, na vertraging door de pandemie, in 2023 gereed voor publicatie. Ook zetten we onze onderzoekstechnische ervaring in voor een bijdrage aan de verantwoording van en leren voor beleid door middel van evaluaties. We zien een tendens naar meer behoefte aan monitoring van ontwikkelingen (en een wens om meer te sturen op heldere doelen om te monitoren). Ook zien we een verbreding van de onderwerpen die beleid relevant vindt om te monitoren (bijvoorbeeld rechtvaardigheid en brede welvaart)

1.2 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. De thema's die dit jaar in het programma zijn onderscheiden (zie vorige paragraaf) doorsnijden de kennislijnen als kruisverband. In Bijlage C zijn de projecten op Kennislijn gesorteerd. De inhoud van de drie kennislijnen worden hieronder verder toegelicht.

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. Ook de hiervoor benodigde dataverzameling en modelontwikkeling valt binnen deze kennislijn. 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 termijn op te stellen en door effecten op mobiliteit en bereikbaarheid van specifieke beleidsopties in te schatten. Speciale aandacht geeft het KiM aan het begrip bereikbaarheid: wat verstaan we hieronder, en hoe kunnen we bereikbaarheid meten.

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.

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 of 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.

Nederland staat voor een grote woningbouwopgave van 900.000 woningen. De woningen moeten goed bereikbaar zijn. De opgave is om het totale mobiliteitssysteem niet te laten vastlopen. Het Rijk heeft € 7,5 miljard gereserveerd om de bereikbaarheid van de woningen en de omliggende gebieden te ondersteunen. Toch is € 7,5 miljard alleen niet genoeg. Het is ook nodig om een mobiliteitstransitie ingang te zetten waarbij nabijheid van voorzieningen en werk en meer duurzame vervoerwijze keuzes een belangrijke rol spelen. Het KiM ondersteunt het beleid met kennis op dit gebied.

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 voor alle modaliteiten en zowel voor personen- als goederenvervoer. Ook vragen over de rol van de overheid (legitimiteit) vallen binnen deze kennislijn.

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

2 Over het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

2.1 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.

2.2 Kennisinbreng door het KiM

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 nog geen vraag naar is bij beleidsdirecties. Dergelijke onderzoeken zijn echter uitzonderingen.

Doorwerking in beleid

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 beschikbaar zijn, waaronder vervoerseconomie, technische bestuurskunde, sociale geografie, planologie, sociologie en verkeerskunde.

De kennis die het KiM levert, dient als input voor de beleidsvoorbereiding van IenW. De manier waarop kennis kan doorwerken in beleid is afhankelijk van de beleidsfase waarin een beleidsproces op dat moment verkeert. 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 vier verschillende producten: onderzoeksprojecten, vooronderzoek, 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.

Het KiM voert *vooronderzoek* uit wanneer nog niet duidelijk is of een onderzoek gerechtvaardigd is. Bijvoorbeeld bij onduidelijkheid over de onderzoeksvraag, over of en hoe de kennisvraag beantwoord kan worden, als nog niet duidelijk is of er handelingsperspectieven zijn voor IenW, of als een korte verkenning volstaat naar wat er al over een onderwerp bekend is. Dit vooronderzoek kan leiden tot een publicatie als het eindresultaat bestaat uit een korte verkenning, bijvoorbeeld in de vorm van een korte notitie met de bevindingen. Als er een vervolgonderzoek komt, stelt het KiM daarvoor een concept projectplan op met daarin een aanscherping van de onderzoeksvraag als eindresultaat van het vooronderzoek. Het vervolgonderzoek leidt dan later alsnog tot een publicatie. Als het vooronderzoek uitwijst dat de vraag al elders is beantwoord, niet onderzoekbaar is of op een andere manier al is ingehaald door de actualiteit, volgt er geen publicatie.

Bij *kennis-aan-tafel* (KaT) levert het KiM direct kennis aan lopende beleidsprocessen van IenW. Hiertoe geeft het KiM presentaties, voert het gesprekken en levert het kennisbijdragen aan beleidsnota's. Soms leidt KaT tot een notitie die wordt gepubliceerd. Het KiM speelt ook een rol bij de kwaliteitsborging van 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 KiM programma. Wel is er binnen het KiM capaciteit voor beschikbaar.

Afspraken over publicatie van onderzoeksresultaten

Alle onderzoeksprojecten leiden tot openbare publicaties. Publicatie vindt plaats binnen 28 dagen 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 brochure, een factsheet, een infographic of een filmpje. Ook publiceren we altijd een achtergrondrapport met onder andere een verantwoording van de gebruikte onderzoeksmethoden. Bij kennis-aan-tafel kan het KiM, na overleg met de betreffende beleidsdirectie, kiezen voor publicatie. KiM-publicaties zijn te vinden op <https://www.kimnet.nl/publicaties>.

2.3 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. Ook fungeren deze kennislijnmanagers als leidinggevende van medewerkers.

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

Kennislijnen

De kennislijnen bepalen de structuur 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. In het eerste hoofdstuk wordt de inhoudelijke samenhang van de kennislijnen uiteengezet.

Vakberaden

Naast de kennislijnen zijn er vakberaden. Binnen de vakberaden van het KiM wordt vakkennis gedeeld en worden beleidsontwikkelingen gevolgd. Deze worden georganiseerd op de volgende onderwerpen: openbaar vervoer, goederenvervoer, wegen, luchtvaart en data en modellen.

Projecten

Het KiM werkt aan de kennisvragen in projectteams van onderzoekers. De projecten zijn opgenomen in dit programma. Zowel vanuit de beleidsdirecties als vanuit het KiM zijn ideeën voor nieuwe projecten naar voren gebracht. Deze nieuwe projecten vormen, samen met een aantal projecten die doorlopen uit voorgaande jaren, het programma van 2023.

Wanneer in de loop van het jaar kennisvragen opkomen, wordt in overleg met de betrokken beleidsdirecties bekeken welk project prioriteit heeft en wordt het programma gewijzigd. Dit betekent dus ook dat een deel van de projecten uit dit programma mogelijk niet zal worden uitgevoerd. Ook zullen er, net als ieder jaar, projecten zijn die starten in 2023 en die in de loop van 2024 worden afgerond.

2.4 De positie van het KiM en de borging van onafhankelijkheid en kwaliteit

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

De positie van het KiM is geregeld in een [protocol](#) dat is gepubliceerd in de Staatscourant. Het protocol borgt dat het KiM onafhankelijk, wetenschappelijk onderzoek kan uitvoeren en daarover kan publiceren. Een belangrijk doel van het protocol is het voorkómen van de vermenging van de rollen van politici en beleidsmakers enerzijds en onderzoekers anderzijds. 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 dienstopdrachten 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 behoeft weer te geven ([protocol IV, 3](#)). In het protocol zijn ook de financiering, de onderzoeksprogrammering en de communicatie geregeld.

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

Onafhankelijkheid is geen doel op zich, maar een middel om optimale kennisontwikkeling mogelijk te maken. Het is uiteraard van groot belang dat wetenschappelijk onderzoek kan worden uitgevoerd zonder dat dat de resultaten gestuurd worden door de mening van bijvoorbeeld belangengroepen, politieke partijen en beleidsafdelingen van departementen. Uitvoering van onderzoek zonder enige vorm van dialoog met beleidsafdelingen kan echter leiden tot uitkomsten die geheel los staan van de context van maatschappelijke ontwikkelingen en de beleidsmatige en politieke realiteit.

Dat zou de waarde van de uitkomsten beperken en de doorwerking van de uitkomsten bemoeilijken. Een actieve dialoog tussen onderzoekers en beleidsmakers, waarbij eenieder niet buiten de grenzen van zijn of haar eigen rol treedt, acht het KiM daarom van groot belang. Het uiteindelijke doel van het KiM is dat de onderzoeksresultaten via kennisrijk beleid de samenleving ten goede komen.

De onafhankelijkheid van het KiM en de wetenschappelijke mores die het KiM hanteert zijn ook geborgd door de instelling van een klachtenregeling. Deze klachtenregeling ziet erop toe dat eventuele klachten over gehanteerde methoden, gebruikte data of analyses van het KiM integer worden behandeld. Iedereen heeft de mogelijkheid om de hiertoe aangewezen vertrouwenspersoon te raadplegen bij een veronderstelde schending van de wetenschappelijke integriteit. Ook kan bij deze vertrouwenspersoon een klacht worden ingediend. Het KiM heeft zich in 2021 aangemeld bij het **LOWI**, een onafhankelijke organisatie die klachten van derden over onderzoek van wetenschappelijke instituten onderzoekt.

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 projectplannen en conceptpublicaties te becommentariëren. Daarnaast worden ze uitgenodigd voor lezingen en presentaties, en voor brainstormsessies om lopende of startende onderzoeken een extra wetenschappelijke 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. 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 en 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

Visitatie

Reflectie op het functioneren vindt het KiM belangrijk. Om die reden voerde het KiM in 2022 een zelf-evaluatie uit. Begin 2023 vindt een visitatie plaats door een onafhankelijke commissie, bestaande uit vertegenwoordigers van beleid en wetenschap. De inzichten uit de visitatie zal het KiM gebruiken om de effectiviteit en kwaliteit van het instituut verder te verbeteren.

2.5 Samenwerking

Internationale oriëntatie

Veel kennisvragen vergen internationaal ontwikkelde kennis of hebben een sterk internationale context. Het KiM is lid van het International Transport Forum (ITF) dat deel uitmaakt van de OESO. In het Transport Research Committee (TRC) van het ITF komen onderzoeksinstituten van tientallen landen bijeen om gezamenlijk onderzoek te initiëren en kennis uit te wisselen. Het KiM is binnen dit TRC zeer actief, met het oog op de internationale gemeenschappelijkheid van problemen en oplossingen op het gebied van mobiliteit. Ook is het KiM actief in comités van de Amerikaanse Transportation Research Board (TRB) en de Association for European Transport (AET). Daarnaast onderhoudt het KiM rechtstreekse contacten met onderzoekers elders in de wereld. Verder bezoeken medewerkers van het KiM conferenties en symposia (in binnenland en buitenland) en presenteren daar onderzoeksresultaten.

Samenwerking met kennisinstituten, planbureaus, universiteiten en Rijkswaterstaat

Het KiM werkt samen met andere Nederlandse kennisinstituten, universiteiten en met het organisatieonderdeel Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) van Rijkswaterstaat (RWS). Het KiM maakt kennis die elders (in Nederland en daarbuiten) is ontwikkeld toepasbaar 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.

Daarnaast stemt het KiM met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) de onderzoekprogramma's af 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. Het KiM stemt ook op regelmatige basis af met RWS en met het CBS om lopende en toekomstige werkzaamheden waar mogelijk te verbinden. Ook dit programma is besproken met het PBL, CPB, SWOV, CBS en RWS.

De ovale tafel

Het KiM onderzoekt of een gestructureerd overleg 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. Dit concept is in de gemeente Amsterdam onder de naam *ovale tafel* met succes toegepast.

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 een plan van aanpak te ontwikkelen dat op brede steun kan rekenen.

In 2021 en 2022 voerde het KiM een pilot uit, om ervaring op te doen met dit instrument. Het onderwerp voor deze pilot gaat over de energievoorziening op het spoor: hoe kan de energievoorziening op het Nederlandse spoor worden gegarandeerd opdat bereikbaarheids-, veiligheids- en duurzaamheidsdoelen (voor zowel goederenvervoer als personenvervoer) voor de periode 2020 tot 2050 kunnen worden gerealiseerd. Dit proces is nog niet ten einde. In 2023 zal het KiM aan de hand van onder meer een inventarisatie van de ervaringen onder de deelnemers een eenvoudige evaluatie uitvoeren.

3 Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Sturen op bereikbaarheid	Mogelijke bereikbaarheidsdoelstellingen	MB2215	A	Onderzoek
	Doorontwikkeling en verdelingseffecten bereikbaarheidsindicator	MB2302	A	KaT
	De waarde van bereikbaarheid	ER2203	C	Onderzoek
	Kennisagenda mobiliteitsarmoede en onderzoek bereikbaarheidsarmoede	MB2107	A	KaT en onderzoek
	Kwantificering bereikbaarheidsarmoede	MB2303	A	Vooronderzoek
	Betaalbaarheid mobiliteit en effecten koopkracht op mobiliteit	MB2304	A	Vooronderzoek
Verstedelijking en woningbouw	Kennisinbreng monitor NOVI	MB2221	A	KaT
Modaliteiten en maatregelen	Mobiliteitsbeeld 2023	MB2301	A	Onderzoek
	Update bedrijfseconomische kostengetallen goederenvervoer	ER2115	C	Onderzoek
	Betalen naar gebruik effectstudies	ER2301	C	KaT
Digitalisering en innovatie	Verkenning innovatieve maar nog onrijpe technieken met potentiële bijdrage aan CO ₂ - en energieneutrale mobiliteit	DG2301	B	Vooronderzoek
Onzekere toekomst	Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties	MG1910	A	Onderzoek
	Mobiliteitsvisie	MB2220	A	KaT
	Integrale Mobiliteitsanalyse 2025	MB2322	A	KaT
	Paradigma shift in transport planning: monitoren transities	ER2204	C	KaT
Afwegen in tijden van schaarste	Gevolgen van schaarste voor mobiliteit	ER2205	C	Onderzoek
	Bekostigingsvraagstukken	ER2302	C	KaT
Data en modellen	IenW-traject integratie en governance modellen	DM1106	A	KaT
	Kennisbijdrage aan het CBS mobiliteitsonderzoek ODin	DM1719	A	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	Hoofdonderzoek waardering reistijd en betrouwbaarheid	EA1903	C	Onderzoek
	(Prij)selasticiteiten heroverwogen	ER2208	C	Onderzoek
	Follow-up brede welvaart en mobiliteit	ER2201	C	KaT
	Afweegmethode Mobiliteitsfonds	ER2303	C	KaT

Sturen op bereikbaarheid

Mogelijke bereikbaarheidsdoelstellingen (MB2215)

In de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) heeft IenW de verwachte bereikbaarheidsontwikkelingen in de komende decennia in beeld gebracht. In de IMA is bereikbaarheid gedefinieerd als de hoeveelheid bestemmingen (bijvoorbeeld banen of voorzieningen) die vanuit een specifieke locatie bereikt kunnen worden binnen een bepaalde reistijd. De bereikbaarheid wordt daarmee bepaald door het aanbod van bestemmingen, de ruimtelijke nabijheid van deze bestemmingen en het gemak waarmee naar deze bestemmingen kan worden gereisd. Deze benadering van bereikbaarheid krijgt in het beleid een steeds belangrijker plaats, naast meer traditionele benaderingen waarin bijvoorbeeld het reistijdverlies op het wegennet of de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer centraal staan.

Er zijn wel indicatoren voor deze benadering van bereikbaarheid, maar nog geen doelstellingen. In dit project verkent het KiM welke concrete doelstellingen voor bereikbaarheid mogelijk zijn, eventueel gedifferentieerd naar verschillende bevolkingsgroepen en verschillende typen banen en voorzieningen. Ook onderzoekt het KiM hoe het goederenvervoer een plek kan krijgen in deze benadering van bereikbaarheid. Het concept “15 minuten stad” is een van de mogelijke invullingen.

Kennislijn A, Onderzoek

Doorontwikkeling en verdelingseffecten bereikbaarheidsindicator (MB2302)

RWS ontwikkelt de bereikbaarheidsindicator zoals in de IMA gehanteerd wordt (zie hiervoor bij MB2215) verder door. TNO analyseert de verdelingsaspecten van deze indicator. Het KiM neemt deel aan de begeleiding van deze onderzoeken.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

De waarde van bereikbaarheid (ER2203)

Traditiegetrouw werd van het maatschappelijk belang van mobiliteit bepaald in het Mobiliteitsbeeld. De editie van 2021 bevatte echter geen raming van het maatschappelijk belang, vanwege de sterke invloed van de COVID-19 pandemie. Ook heeft de methode enkele bekende beperkingen zoals het gebruik van marginale reistijdwaardering en het alleen kunnen berekenen van een ondergrens van het belang. In dit project bekijkt het KiM of er actualisaties of verbeteringen in de methode mogelijk zijn, of zelfs een geheel andere aanpak waarbij de waarde van bereikbaarheid centraal staat in plaats van die van mobiliteit. De focus verschuift dan wellicht van reistijd en reistijdwinst naar de waardering van wat met mobiliteit bereikt wordt.

Kennislijn C, Onderzoek

Kennisagenda mobiliteitsarmoede en onderzoek bereikbaarheidsarmoede (MB2107)

Er is sprake van mobiliteitsarmoede (of bereikbaarheidsarmoede) als men verminderd participeert in de maatschappij als gevolg van beperkte mobiliteitsmogelijkheden. Dat iemand een relatief lage mobiliteit heeft, hoeft niet altijd te betekenen dat hij ongewild beperkt is in zijn mogelijkheden om deel te nemen aan het arbeidsproces of aan sociale activiteiten, maar kan hier wel op duiden. Oorzaken (en daarom ook oplossingen) voor bereikbaarheidsarmoede kunnen ook buiten het mobiliteitssysteem liggen, bijvoorbeeld een andere geografische verdeling van voorzieningen. Het KiM brengt via Kennis-aan-Tafel kennis in over dit thema.

Verder rondt het KiM begin 2023 een onderzoek af waarin het KiM de mechanismen achter bereikbaarheidsarmoede (oorzaken en gevolgen) in kaart brengt aan de hand van literatuuronderzoek en interviews.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel en Onderzoek

Ook betrokken: directie Openbaar Vervoer en Spoor

Kwantificering bereikbaarheidsarmoede (MB2303)

Het begin 2023 af te ronden onderzoek naar de mechanismen achter bereikbaarheidsarmoede (MB2107; zie hiervoor) is kwalitatief van aard. Om beleid ten aanzien van bereikbaarheidsarmoede te kunnen voeren heeft IenW gevraagd om kwantificering van de omvang van dit probleem. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het vaststellen welk aandeel van bepaalde kwetsbare groepen bereikbaarheidsarmoede ervaren. Het is nog onduidelijk of deze aandelen gekwantificeerd kunnen worden. Het KiM voert hier in 2023 een vooronderzoek naar uit.

Kennislijn A, Vooronderzoek

Ook betrokken: directie Openbaar Vervoer en Spoor

Betaalbaarheid mobiliteit en effecten koopkracht op mobiliteit (MB2304)

Nu de koopkracht van grote groepen Nederlanders onder druk staat, wordt de betaalbaarheid van mobiliteit een belangrijker thema in maatschappij en beleid. Maar wat is 'betaalbaarheid', hoe breng je 'betaalbaarheid' in kaart en wat zijn de mogelijkheden voor IenW om 'betaalbaarheid' te beïnvloeden? Het KiM doet hier een vooronderzoek naar, waarbij het KiM onderscheid zal maken naar het microniveau (de betaalbaarheid voor individuele burgers en huishoudens) en het macroniveau (de betaalbaarheid voor de samenleving als geheel). Dit vooronderzoek heeft een nauwe samenhang met de eerdergenoemde onderzoeken naar mobiliteits- of bereikbaarheidsarmoede. Als uit het vooronderzoek blijkt dat een concrete definitie en een meetbare indicator van betaalbaarheid mogelijk is, iets wezenlijks toevoegt aan het begrip bereikbaarheidsarmoede én er beleidsaanrijpingspunten voor IenW zijn, kan een onderzoek volgen.

Kennislijn A, Vooronderzoek

Verstedelijking en woningbouw

Kennisinbreng monitor NOVI (MB2221)

Het PBL brengt iedere twee jaar de monitor NOVI (Nationale Omgevingsvisie) uit met de stand van zaken rond de 21 nationale belangen uit de NOVI. De eerste monitor, gepubliceerd in 2020, was de nulmeting, in 2022 volgde de tweede monitor. In 2024 komt de volgende monitor uit. Het KiM levert kennisinbreng over de mobiliteit gerelateerde indicatoren in de monitor NOVI.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Individuele modaliteiten en maatregelen

Mobiliteitsbeeld 2023 (MB2301)

In het Mobiliteitsbeeld 2023 presenteert het KiM de actuele gegevens over de ontwikkeling van de mobiliteit tot nu toe en de verwachtingen op de middellange termijn (tot 2028). Het KiM maakt hierbij onderscheid tussen modaliteiten in personen- en goederenvervoer en besteedt ook aandacht aan de gevolgen van mobiliteit voor bereikbaarheid, leefomgeving, klimaat en veiligheid. Ook verklaringen voor de ontwikkelingen zijn onderdeel van het Mobiliteitsbeeld. Het KiM brengt eens in de 2 jaar een Mobiliteitsbeeld uit. In de tussenliggende jaren verschijnt een beknopte versie, de Kerncijfers.

Kennislijn A, Onderzoek

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

Update bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer (ER2115)

In 2020 is een overzicht van bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer opgeleverd. Momenteel vindt actualisatie plaats voor het basisjaar 2021. Daarbij wordt uitgezocht of een nadere opsplitsing van kostencomponenten (of van de onderliggende prijsindices) mogelijk is, om gedetailleerde beleidsvragen te kunnen beantwoorden. De kostenkengetallen kunnen onder andere worden gebruikt in MKBA's.

Kennislijn C, Onderzoek

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

Betalen naar Gebruik effectstudies (ER2301)

In de eerste helft van 2023 vinden, in vervolg op onder andere de KiM studie met overzicht van effecten van Betalen naar Gebruik (BnG), verdiepende studies plaats naar de verkeerskundige, veiligheids- en duurzaamheidseffecten van BnG. IenW besteedt deze studies uit en KiM vervult een begeleidende rol:

- Deelname aan een klankbordgroep en het tegenlezen van conceptproducten van de uitbestede effectstudies;
- Meedenken over en verder uitwerken van een zinvolle segmentatie om beter zicht te krijgen op verdelingseffecten. Naast een studie naar koopkrachteffecten op inkomen kan daarbij gedacht worden aan verdeling over regio's, over mate van stedelijkheid en over verkeersmotief;
- Verkennen van gevolgen van BnG door gedragsveranderingen van Nederlanders die naar het buitenland reizen. Gaan zij bijvoorbeeld minder ver weg met de auto, minder vaak op reis of nemen zij een alternatief vervoermiddel? Op basis van literatuur en informatie uit het MPN (MobiliteitsPanel Nederland) maken we een korte verkenning (2-pager) van beschikbare inzichten.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: directie Wegen en Verkeersveiligheid

Digitalisering en innovaties

Verkenning innovatieve maar nog onrijpe technieken met potentiële bijdrage aan CO₂- en energieneutrale mobiliteit (DG2301)

In Energieketens voor CO₂-neutrale mobiliteit (KiM, 2022) stonden technieken centraal die al in een ver stadium van marktontwikkeling zijn. Dat wil zeggen, hun Technology Readiness Level (TRL) is tenminste 6 (op een schaal van 9). In dit vervolgonderzoek richten we ons op technieken voor CO₂-neutrale mobiliteit waarvan de ontwikkeling minder ver is (TRL<6), maar die mogelijk in de toekomst een rol kunnen spelen. Bijvoorbeeld omdat ze CO₂-neutrale energie leveren of omdat ze het energiegebruik van voertuigen sterk beperken (richting energieneutraliteit). We verkennen in een beknopt internetonderzoek welke innovatieve technieken met lage TRL wereldwijd worden genoemd, bijvoorbeeld in tech-nieuwsbrieven, rapporten van grote internationale organisaties (IEA, ITF-OECD) en persberichten van universiteiten en onderzoeksinstellingen. We doen dit langs de lijnen van de energieketens van Well-to-Wheel. Ook staan we stil bij de vraag welke rol deze innovatieve technieken in de komende decennia kunnen spelen in de transitie naar CO₂-neutrale mobiliteit.

Kennislijn B, Vooronderzoek

Ook betrokken: directie Duurzame Mobiliteit

Onzekere toekomst

Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties (MG1910)

In dit onderzoek wordt onderzocht in hoeverre mobiliteitspatronen verschillen tussen generaties en welke mogelijkheden er zijn om hier beleidsmatig rekening mee te houden. Gebruiken en ervaren jongeren de auto, de fiets en het openbaar vervoer bijvoorbeeld anders dan ouderen? En hoe werkt het in de mobiliteit door dat ouderen steeds langer gezond blijven en er allerlei betaalbare hulpmiddelen bestaan om zich langer zelfstandig te verplaatsen? Tot welke leeftijd blijven ouderen bijvoorbeeld autorijden en op welke tijdstippen doen ze dat? Verplaatsen ouderen zich meer of minder dan andere generaties als autopassagier? En zien we een tendens van meer fysieke naar meer online activiteiten? 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

Mobiliteitsvisie (MB2220)

Het ministerie van IenW is bezig met het opstellen van een nieuwe Mobiliteitsvisie. Hierin schetst IenW samen met collega-departementen het mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid van de toekomst. De deelvisies voor deelterreinen van mobiliteit die recent zijn verschenen, of nog zullen verschijnen, vormen de basis voor de Mobiliteitsvisie. KiM levert allerlei kennisbijdragen bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie, zoals:

- reflecties en presentaties, bijvoorbeeld over ontwikkelingen in mobiliteit en bereikbaarheid, over mobiliteits- en bereikbaarheidseisen in andere sectoren (zoals de gezondheidszorg en het onderwijs) en over de verschillen tussen en overeenkomsten in de deelvisies;
- deelname aan intra- en interdepartementale klankbordgroepen;
- beantwoording ad hoc vragen.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Integrale Mobiliteitsanalyse 2025 (MB2322)

In 2025 brengt IenW opnieuw een Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) uit. Het KiM denkt mee over focus en opzet van deze analyse, en in het bijzonder over de te hanteren indicatoren. Ook werkt het KiM mogelijk een aantal kernvragen uit, bijvoorbeeld over de implicaties van een veranderend energiesysteem op de mobiliteit.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Paradigma shift in transport planning: monitoren transities (ER2204)

In 2021 verscheen het ITF rapport “Travel Transitions, How Transport Planners and Policy Makers Can Respond to Shifting Mobility Trends”. Om te bepalen wat te doen met diepe onzekerheid bij het nemen van plannings- en investeringsbeslissingen breekt het rapport een lans voor een nieuwe benadering van strategische transportplanning, evenals voor een nieuwe manier van denken over toekomstige trends. Deze verschuiving houdt in dat in plaats van eerst voorspellen, en dan beleidsmaatregelen doorvoeren, er eerst wordt besloten welke doelen bereikt dienen te worden en vervolgens transitiepaden worden gemaakt. In 2022 heeft KiM een interpretatie van het ITF-rapport gemaakt met een vertaling naar de IenW vraagstukken en werkwijze. Vervolgacties in 2023 zijn het meedenken over de manier waarop “decide and provide” kan worden geïntegreerd in de Mobiliteitsvisie en in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en hoe “decide and provide” doorwerkt in prognoses. Ook stelt het KiM een plan op voor het monitoren van transities.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Afwegen in tijden van schaarste

Gevolgen van schaarste voor mobiliteit (ER2205)

Schaarste doet zich in mobiliteitssectoren momenteel voelen in verschillende vormen: tekorten aan arbeid, hoge energieprijzen door onder andere de oorlog in Oekraïne, beperkingen in transportcapaciteit. Het KiM verkent het fenomeen voor zowel het goederen- als het personenvervoer. Bij goederenvervoer spelen verschillende vormen van schaarste, denk aan de hoge containertarieven door beperkte scheeps-capaciteit. Maar ook het tekort aan chauffeurs en ander transportpersoneel is van invloed op de markt. Ook in het personenvervoer speelt schaarste een rol, bijvoorbeeld personeelstekorten en hoge energieprijzen. In deze studie verkennen we waardoor de schaarste ontstaat in mobiliteitssectoren. Liggen daar bijvoorbeeld marktordeningsvraagstukken (monopolievorming) aan ten grondslag of is de transportsector vooral geraakt door de gevolgen van de pandemie en de oorlog in Oekraïne? Ook inventariseren we wat het handelingsperspectief is voor de rijksoverheid, in het bijzonder IenW, om de consequenties van schaarste te hanteren.

Kennislijn C, Onderzoek

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

Bekostigingsvraagstukken (ER2302)

Bij vragen over alternatieve bekostiging (bijvoorbeeld: Wat zijn opties? Hoe hebben andere landen het financieel georganiseerd met investeringen in mobiliteit? Wat betekent dit voor de rol van de overheid?) is KiM beschikbaar voor de afdeling Mobiliteitsfonds om te sparren op basis van eerder uitgevoerd onderzoek.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Data en modellen

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 de uitvoering van trendanalyses. Het KiM brengt hierbij kennis in. Verder participeert het KiM in het kernteam, de begeleidingsgroep en het managementberaad van ODIN.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

IenW-traject Integratie en governance modellen (DM1106)

In het IenW-traject Integratie en governance modellen staat een verbeterde sturing op modelontwikkeling over 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 traject 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

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

Professionalisering beleidsevaluatie

Hoofdonderzoek reistijd- en betrouwbaarheidswaardering (EA1903)

De waarderingskengetallen voor reistijd- en betrouwbaarheidveranderingen worden ongeveer eens in de 10 jaar geüpdatet met een groot praktijkonderzoek onder reizigers. In 2019 is gestart met het actualisatieonderzoek. In verband met de COVID-19 pandemie was het veldonderzoek uitgesteld naar 2022. De dataverzameling is inmiddels succesvol afgerond. In 2023 volgt de publicatie van de nieuwe waarderingskengetallen, waarbij ook aandacht is voor de waarde van comfort in het openbaar vervoer en op loop- en fietspaden. Deze studie omvat alle modaliteiten in het personen- en goederenvervoer, inclusief lopen en fietsen.

Kennislijn C, Onderzoek

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

Follow-up brede welvaart en mobiliteit (ER2201)

In 2021 publiceerde het KiM een notitie over brede welvaart en mobiliteit met verbetervoorstellen voor monitors en evaluatie-instrumenten. Sindsdien leveren we in dit kader een bijdrage aan het aanvullen van de monitor brede welvaart met zinvolle indicatoren en de uitwerking van verdelingseffecten in MKBA's van mobiliteitsinvesteringen. Daarnaast levert het KiM expertise bij parallelle onderzoeken op het vlak van brede welvaart, onder andere geïnitieerd door de directie ASA. Ook denkt het KiM mee over de vraag hoe brede welvaart op een verantwoorde wijze in de IenW ambities, in het monitoren, het doorlopen van een volledige beleidscyclus en in de probleemanalyse van opgaven te verwerken.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: directie Algemeen Strategisch Advies

(Prij)selasticiteiten heroverwogen (ER2208)

In veel toekomstprojecties wordt gebruikt gemaakt van elasticiteiten om te schatten wat de effecten zijn van verandering in prijzen van transport, bijvoorbeeld een hogere brandstofprijs. Hierin zitten impliciet verscheidene gedragsopties, zoals overstappen naar andere vervoersmiddelen, zuiniger rijden of minder rijden. Kunnen we meer inzicht krijgen in waar de huidige elasticiteiten op gebaseerd zijn en wat de onzekerheden in deze elasticiteiten zijn? Zijn prijselasticiteiten aan het veranderen, bijvoorbeeld onder invloed van de COVID-pandemie? Wat hebben we nodig aan elasticiteiten om (economische) modellen goed te kunnen blijven schatten om zo ook in toekomstige jaren beleid van (een vorm van) prognoses te voorzien? Wat kunnen we leren van gedragsreacties op de recente sterke energieprijssstijgingen? Het KiM kan in eerste instantie nagaan welke elasticiteiten worden gebruikt, hoe betrouwbaar ze zijn en waar ze op gebaseerd zijn (empirische studies of modelstudies). De eerdere KiM-studie over prijsprykkels kan hiervoor eerste input leveren. Als vervolgens blijkt dat nieuwe of aanvullende elasticiteiten nodig zijn, kan daarvoor een onderzoeksopzet worden ontwikkeld en kan dit in een volgende fase al dan niet uitbesteed worden.

Kennislijn C, Vooronderzoek

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

Afweegmethode Mobiliteitsfonds (ER2303)

Het ministerie van IenW ontwikkelt een methode om op een gestructureerde manier uniforme en beleidsinhoudelijke beslisinformatie te verzamelen over de verschillende investeringsmogelijkheden binnen het Mobiliteitsfonds (MF). Deze informatie wordt daarna benut om met bewindspersonen en de Tweede Kamer de inzet van de middelen uit de generieke investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds te bepalen. De methode draagt bij aan het faciliteren van een bewuste afweging over de hele breedte van het ministerie. ISM heeft een klankbordgroep ingericht om waardevolle input te verkrijgen vanuit andere onderdelen van IenW. Het KiM neemt vanuit haar eigen expertrol deel aan de klankbordgroep. We zullen daarbij inhoudelijk reflecteren op de afweegmethode.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

4 Directie Duurzame Mobiliteit

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Sturen op bereikbaarheid	De relatie tussen actieve vervoerswijzen en bereikbaarheid	MB2204	A	KaT
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Vergroening van reisgedrag voor iedereen	MB2305	A	KaT
	Vergroening zakelijke mobiliteit	MB2306	A	Onderzoek
	Vergroening recreatieve reizen	MB2307	A	Vooronderzoek
	Hoe kunnen we dubbeltelling van CO ₂ -reductie van gestapelde maatregelen voorkomen?	DG2302	B	Onderzoek
	Wat betekent de export van auto's naar Afrika voor de klimaatopgave?	DG2303	B	Vooronderzoek
	Wat zijn de drijfveren voor het verduurzamen van lange-afstandvrachtvervoer over de weg?	DG2304	B	Vooronderzoek
	Transitiekaarten duurzame mobiliteit	DG2221	B	KaT
	Verdeling van biogas tussen mobiliteit en woningen	DG2220	B	KaT
	Wat zijn de functionaliteitsdrempels van elektrische personenauto's?	DG2305	B	Vooronderzoek
Modaliteiten en maatregelen	Gezondheidseffecten van fietsen en het belang van fietsende werknemers voor werkgevers	DG2107	A	Onderzoek
	Meer inzicht in lopen	MB2203	A	Onderzoek
	Fietsfeiten 3.0	MB2308	A	Onderzoek
	Kosten van fietsen	MB2309	A	Onderzoek
	Kennisinbreng actieve vervoerswijzen	MG1603	A	KaT
Onzekere toekomst	Thuiswerken en thuis onderwijs volgen: komen de verwachtingen uit?	MB2202	A	KaT en onderzoek
Data en modellen	Ontwikkeling vracht- en bestelwagenmodel	MB2201	A	KaT

Sturen op bereikbaarheid

De relatie tussen actieve vervoerswijzen en bereikbaarheid (MB2204)

In dit project onderzoekt het KiM de relatie tussen bereikbaarheid en fietsen of lopen. Deze wordt beïnvloed door verschillende aspecten, zoals de reisafstand, de aanwezige infrastructuur en de aanwezigheid van andere vervoermiddelen op de weg. Ook onderzoekt het KiM welke ontwikkelingen voor de bereikbaarheid relevant zijn, zoals het toenemend gebruik van de e-fiets. In dit project maakt het KiM onderscheid tussen verplaatsingen van A naar B en de zogenaamde ‘ommetjes’. Het KiM brengt ook het verband in kaart tussen de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en de doelstellingen rond klimaat en gezondheid, waar fietsen en lopen ook een belangrijke bijdrage aan kunnen leveren. Ook legt het KiM het verband met de bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties. Actieve vervoerswijzen kunnen een potentieel omvangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van deze locaties, zeker in gebieden waar er binnen het auto- en ov-systeem weinig ruimte meer is.

Kennislijn A, Onderzoek

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling

Vergroening van reisgedrag voor iedereen (MB2305)

IenW zet in op de vergroening van het reisgedrag, waarbij IenW het van belang acht dat iedereen mee kan doen in deze transitie naar duurzame mobiliteit. Het KiM denkt mee over de vraag welke groepen in de samenleving lastig mee kunnen komen in de transitie naar duurzame mobiliteit en welke beleidsaangrijpingspunten er zijn om dit te beïnvloeden. Een onderdeel hiervan is de vraag welke groepen meer en welke groepen minder profiteren van duurzaamheidsmaatregelen (de verdelingseffecten van duurzaamheidsmaatregelen).

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Vergroening zakelijke mobiliteit (MB2306)

Vergroening van zakelijke mobiliteit is belangrijk voor de ontwikkeling van CO₂-neutrale mobiliteit in 2050. Over zakelijke mobiliteit is echter relatief weinig bekend (wie reizen er zakelijk, waarvoor reizen ze, met wat voor vervoerswijze etc.). Wel heeft het KiM in 2021 een studie gepubliceerd over zakelijk vliegen. Meer zicht op aard en omvang van zakelijke mobiliteit is belangrijk om beleidsinstrumenten gericht op zakelijke mobiliteit (zoals recent bijvoorbeeld de CO₂-normering voor bedrijven met meer dan 100 werknemers) verder te ontwikkelen. Mogelijke bronnen zijn de data die beschikbaar komen naar aanleiding van de invoering van de CO₂-normering, het werkgeversonderzoek van IenW en het Mobiliteitspanel Nederland (MPN).

Kennislijn A, Onderzoek

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

Vergroening recreatieve reizen (MB2307)

De centrale vraag in dit vooronderzoek is hoe we het keuzegedrag van de recreatieve reizigers kunnen beïnvloeden. Het gaat om bestemmingen en vervoerswijzekeuze van vakanties, familiebezoek en dagjes uit. Hiervoor is meer zicht nodig op recreatieve reizen vanuit het perspectief van de reiziger. In het vooronderzoek gaat het KiM na hoe omvang en aard van recreatieve reizen kunnen worden gemeten en of er potentiële beleidsaangrijpingspunten zijn.

Kennislijn A, Vooronderzoek

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

Hoe kunnen we dubbeltelling van CO₂-reductie van gestapelde maatregelen voorkomen? (DG2302)

Er bestaan vele maatregelen die leiden tot een CO₂-reductie. Door aan elke maatregel het volle effect toe te rekenen gaat men eraan voorbij dat het effect van een afzonderlijke maatregel kleiner is, door het bestaan van andere maatregelen. Voorbeelden zijn de BPM-maatregel voor bestelauto's versus de (Europese) CO₂-normering voor bestelauto's of de werkgeversaangepak versus subsidies voor elektrische personenauto's. Dit leidt tot een overschatting van het totaal effect van de maatregelen. In dit onderzoek verkent het KiM hoe groot deze overschatting is, en hoe we daar rekening mee kunnen houden. Dit is onder andere van belang voor het lopende Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) naar het klimaatbeleid.

Kennislijn B, Onderzoek

Wat betekent de export van auto's naar Afrika voor de klimaatopgave? (DG2303)

UN-ECE is een project gestart over de export van nieuwe en gebruikte auto's naar Afrika. Afrikaanse landen ervaren dat zij auto's van mindere kwaliteit krijgen. Nederland steunt deze positie en streeft na dat de geëxporteerde auto's apk goedgekeurd zijn en bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Het KiM onderzoekt in een vooronderzoek de hoeveelheid en technische kenmerken van geëxporteerde auto's vanuit Nederland naar Afrika, wat die export betekent voor de klimaatopgave en wat de alternatieven zijn voor zowel die export als voor Afrika.

Kennislijn B, Vooronderzoek

Ook betrokken: Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal

Wat zijn de drijfveren voor het verduurzamen van lange-afstandvrachtvervoer over de weg? (DG2304)

In 2050 moet het lange-afstandvrachtvervoer over de weg CO₂-neutraal zijn. Is het mogelijk om de vervoerders een duwtje te geven richting het gewenste doel? Is er voor de vervoerders een gunstig economisch perspectief te bieden? Als er geen economisch perspectief is, zijn er dan mogelijkheden om toe te werken naar normering van de CO₂-uitstoot van het goederenvervoer? Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld een systeem waarbij de verlader zijn CO₂-prestatie moet verbeteren. Het KiM gaat verkennen hoe bovenstaande vragen onderzocht kunnen worden.

Kennislijn B, Vooronderzoek

Transitiekaarten duurzame mobiliteit (DG2221)

RVO ontwikkelt transitiekaarten voor duurzame mobiliteit. Hierin wordt de mogelijke verdeling van energiedragers tot 2050 verkend op basis van bestaande literatuur en inbreng van experts. De schema's van mogelijke transitiepaden kunnen een bijdrage leveren aan relevante inzichten voor het beleid in de energietransitie. Het KiM brengt kennis in en geeft feedback op de inbreng van anderen.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Verdeling van biogas tussen mobiliteit en woningen (DG2220)

In 2022 onderzocht CE Delft een mogelijke verplichting voor gasleveranciers om groen gas bij te mengen in de levering van aardgas aan kleingebruikers. In 2023 neemt het kabinet een definitief besluit over de bijmengverplichting. De insteek is om, indien nodig, de jaarverplichting voor mobiliteit (wegtransport, luchtvaart, zeevaart) hiermee in lijn te brengen. Om een besluit voor te bereiden zal de samenhang en eventuele spanning tussen de beide verplichtingen in een vervolgonderzoek nader in beeld gebracht worden. Het KiM neemt deel aan de begeleiding en brengt kennis in over de functie van energiedragers voor duurzame mobiliteit.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: ministerie Economische Zaken en Klimaat

Wat zijn de functionaliteitsdrempels van elektrische personenauto's? (DG2305)

Vermoedelijk laten mensen de keuze voor een auto (deels) afhangen van de incidentele eisen die ze aan de auto stellen, zoals het trekken van caravans, trailers en andere aanhangwagens. Elektrische voertuigen (EV's) zijn vanwege de actieradius als trekkend voertuig vooralsnog minder geschikt dan personenauto's met een verbrandingsmotor. Dit roept mogelijk de vraag op of je met een EV wel met de caravan op een verre vakantie kan. Als dat niet zo is, dan willen veel mensen mogelijk nu geen EV. Het KiM voert een vooronderzoek uit of de wens om de personenauto als trekkend voertuig te gebruiken ertoe leidt dat er nog geen EV wordt aangeschaft. Het vooronderzoek richt zich vooral op perspectieven voor deze groep en of er beleidsinstrumenten denkbaar zijn.

Kennislijn B, Vooronderzoek

Individuele modaliteiten en maatregelen

Gezondheidseffecten van fietsen en het belang van fietsende werknemers 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 via werkgevers verder te stimuleren is meer inzicht nodig in de relatie tussen fietsen en gezondheid in het algemeen en de opbrengsten van fietsen voor werkgevers in het bijzonder. Het stimuleren van fietsen naar het werk onder werknemers kan bijvoorbeeld een effect hebben op ziekteverzuim, productiviteit en vitaliteit. Het KiM onderzoekt, in samenwerking met het RIVM en mogelijk ook met universiteiten, de gezondheidseffecten van fietsen en de meerwaarde van fietsen voor de werkgever.

Kennislijn A, Onderzoek

Meer inzicht in lopen (MB2203)

Er is relatief weinig inzicht in hoeveel Nederlanders lopen en met welke bestemmingen en motieven, ten opzichte van andere vervoerswijzen. Het landelijke mobiliteitsonderzoek ODiN heeft beperkingen als het gaat om loopverplaatsingen. Tegelijkertijd neemt het belang van lopen als vervoerswijze toe, onder andere vanwege de gezondheidseffecten. En we maken sinds de COVID-19 pandemie steeds meer 'ommetjes'. In dit project verkent het KiM hoe het inzicht in lopen verbeterd kan worden, en welke aanvullende dataverzameling over lopen nodig is.

Kennislijn A, Vooronderzoek

Kennisinbreng actieve vervoerswijzen (MG1603)

Actieve vervoerswijzen (fietsen en lopen) hebben een belangrijke rol in ons mobiliteitssysteem. Het KiM neemt deel aan diverse activiteiten met als doel het beleid gericht op fietsen en lopen met kennis te verrijken. Het gaat hierbij om kennisinbreng in het IenW-kernteam Actieve mobiliteit 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 oplevert. Voor lopen is in 2019 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

Fietsfeiten 3.0 (MB2308)

In 2020 is de brochure “Fietsfeiten: nieuwe inzichten” verschenen. In 2023 publiceert het KiM een ge-update versie van deze brochure. In 2024 zal het KiM dat ook voor de brochure “Loopfeiten” doen.

Kennislijn A, Onderzoek

Kosten van fietsen (MB2309)

In dit project brengt het KiM in kaart wat de kosten van fietsen zijn, zowel voor de gebruiker als voor de overheid. Omdat kosten een belangrijke bepalende factor in de vervoerswijzekeuze van reizigers zijn, is het nuttig inzicht te hebben in de kosten van fietsen en die te vergelijken met de kosten van andere vervoerswijzen. Ook verkent het KiM de mogelijkheden om de kosten van fietsen te beïnvloeden. Bovendien wordt de fiets als mogelijke oplossing gezien voor het tegengaan van mobiliteits- of bereikbaarheidsarmoede. Of dit daadwerkelijk zo is, is ook afhankelijk van de kosten van fietsbezit- en gebruik.

Kennislijn A, Onderzoek

Onzekere toekomst

Thuiswerken en thuis onderwijs volgen: komen de verwachtingen uit? (MB2202)

In de afgelopen jaren heeft het KiM diverse rapporten en brochures uitgebracht over de structurele effecten van de COVID-19 pandemie op thuiswerken, televergaderen, thuis onderwijs volgen en de gevolgen daarvan voor mobiliteit. Het KiM analyseert regelmatig hoe deze effecten zich ontwikkelen, met behulp van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Ook in 2023 zal het KiM het MPN hier weer voor gebruiken. Deze analyses zijn van belang om na te gaan of de mobiliteitsontwikkelingen, en de effecten van mobiliteit op bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid, afwijken van eerder opgestelde prognoses. Daarnaast denkt het KiM mee over beleidsopties om hybride werken blijvend te stimuleren.

Kennislijn A, Onderzoek en Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit, directie Wegen en Verkeersveiligheid, directie Openbaar Vervoer en Spoor

Data en modellen

Ontwikkeling vracht- en bestelwagenmodel (MB2201)

Het ministerie van IenW verkent de behoefte aan en de mogelijkheden voor de ontwikkeling van een vracht- en bestelwagenmodel. Voor het bezit en gebruik van personenauto's in Nederland bestaan al vele jaren modellen die inzicht bieden in de toekomstige omvang en samenstelling van het personenautopark. Een vergelijkbaar model voor de omvang en samenstelling van het vracht- en bestelautopark, dat aansluit op het strategisch modelinstrumentarium van IenW, bestaat nog niet. Het KiM neemt deel in de begeleiding van deze modelontwikkeling.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

5 Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Sturen op bereikbaarheid	Herziening TEN-T verordening en het spoorvervoer	MB2310	A	KaT
Modaliteiten en maatregelen	Vraagafhankelijk openbaar vervoer: ervaringen en kansen	MB2211	A	Onderzoek
	Kansen voor het hoofdrailnet	MB2213	A	Onderzoek
	Kosten auto versus kosten openbaar vervoer	MB2214	A	Vooronderzoek
	Herziening van prioritering op het spoornet	MB2311	A	KaT
	Ex-postanalyse Bus Rapid Transit	MB2113	A	KaT
	Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT
	Maatschappelijke effecten van ov	ER2209	C	Onderzoek
	Monitoren kosten spoorgoederenvervoer	ER2224	C	KaT
	Toekomstvisie spoorgoederenvervoer	ER2307	C	KaT
	Het maatschappelijk belang van spoorgoederenvervoer	ER2304	C	Onderzoek
	Internationale benchmark prestaties NS en Prorail	ER2305	C	KaT en onderzoek
	MKBA update 3RX	ER2024	C	KaT
	Evaluatie deregulering taximarkt	ER2210	C	KaT
	Beleidsevaluatie beschikbaarheidsvergoeding ov	ER2306	C	KaT
Onzekere toekomst	Waar is de reiziger gebleven? Marktveranderingen op de middellange termijn	MB2312	A	Onderzoek
	Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld ov	BR1420	A	KaT
	Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet	ER2229	C	KaT
Data en modellen	Databehoefte openbaar vervoer	DM1404	A	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	Stedelijk ov: overtreffen de resultaten de verwachtingen?	ER2211	C	Onderzoek
	MIRT-onderzoek Lelylijn	ER2227	C	KaT

Sturen op bereikbaarheid

Herziening TEN-T verordening en het spoorvervoer (MB2310)

De Europese Commissie zet in op een herziening van de verordening voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). Dit heeft consequenties voor de omvang van het TEN-T netwerk en de eisen die aan het TEN-T netwerk gesteld worden, ook voor het spoorvervoer. Het KiM brengt kennis in ter voorbereiding op de Nederlandse inzet bij deze herziening.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Individuele modaliteiten en maatregelen

Vraagafhankelijk openbaar vervoer: ervaringen en kansen (MB2211)

Zowel binnen het reguliere ov als binnen het doelgroepenvervoer kunnen vraagafhankelijke concepten een bijdrage leveren aan de effectiviteit en de efficiëntie van het systeem. Vraagafhankelijk ov kan bijvoorbeeld een alternatief zijn voor buslijnen met een geringe vervoerprestatie. Ervaringen uit het verleden waren vaak weinig positief, met name qua financierbaarheid. Toch zijn verschillende regio's hier sinds kort mee bezig, vaak samen met het ontwikkelen van mobiliteitshubs: Groningen-Drenthe, Gewest Vlaanderen, etc. In de VS (o.a. Florida) zijn ook praktijkvoorbeelden waarbij met (gesubsidieerde) ride hailing (al dan niet met ritdelen) een vorm van vraagafhankelijk ov geboden wordt. In dit onderzoek verkent het KiM wat de maatschappelijke voor- en nadelen van vraagafhankelijk ov zijn, en welke succes- en faalfactoren dan relevant zijn. Daarbij gaat het KiM expliciet in op de samenhang met het reguliere ov en het doelgroepenvervoer. Het KiM gaat ook na welke rol de Rijksoverheid hierbij kan spelen.

Kennislijn A, Onderzoek

Kansen voor het hoofdrailnet (MB2213)

De capaciteit op het hoofdrailnet is beperkt en een eventuele uitbreiding kost veel tijd en geld. Vanuit verschillende nationale beleidsambities is er vraag naar extra capaciteit op het hoofdrailnet, maar die totale vraag is niet inpasbaar. Het Toekomstbeeld ov 2040 schetst wel diverse opties voor keuzes, maar maakt die nog niet. Inmiddels is er ook nog de EU-ambitie om het spoor veel meer te gaan benutten voor internationaal reizigersverkeer. Dit roept de vraag op waar het hoofdrailnet bij uitstek goed in is (en waarin ook juist niet) en waar de grootste maatschappelijke winst met de inzet van de beperkte capaciteit op het hoofdrailnet geboekt kan worden. We noemen enkele voorbeelden van kansen voor het hoofdrailnet:

- het bestrijden van drukte op de weg in de spitsuren door vooral te voorzien in stedelijke/regionale verplaatsingen;
- bijdragen aan de urgente klimaatopgave door vooral te voorzien in verplaatsingen over grote afstand, die wanneer ze met de auto of het vliegtuig gemaakt worden veel uitstoot veroorzaken;
- bijdragen aan het functioneren van het Nederlandse polycentrisch systeem, waar veel verplaatsingen nodig zijn om de vruchten van specialisatie en arbeidsdeling te plukken;
- verbinden van alle landsdelen met de randstad.

In dit KiM onderzoek proberen we deze vraag te beantwoorden, mogelijk aan de hand van scenario's. De uitkomsten van dit onderzoek biedt input voor het maken van de hiervoor genoemde beleidskeuzes.

Kennislijn A, Onderzoek

Kosten auto versus kosten openbaar vervoer (MB2214)

De variabele kosten van een reis zijn een belangrijke factor voor reizigers bij hun keuze tussen ov en auto. Maar de kosten van het ov voor de gebruiker zijn bij de overheid minder goed in beeld sinds de aanschaffing van de strippenkaart en de steeds grotere tariefdifferentiatie in het ov. Ook autobezitters zelf hebben niet altijd scherp in beeld wat het gebruik van een auto eigenlijk kost. In dit vooronderzoek onderzoekt het KiM wat de mogelijkheden zijn om de kosten van ov-gebruik en autogebruik eenduidig en consistent in kaart te brengen. Dit betreft zowel de huidige situatie als de verwachte ontwikkeling voor de komende jaren. Mogelijk kan worden aangesloten bij een traject van het CBS.

Kennislijn A, Vooronderzoek

Ook betrokken: directie Wegen en Verkeersveiligheid

Herziening prioritering op het spoornet (MB2311)

De directie Openbaar Vervoer en Spoor werkt aan een herziening van de prioritering op het spoornet, samenhangend met een mogelijk andere categorisering van het spoornet. Het KiM brengt hierbij kennis in, onder andere op basis van het project Kansen voor het hoofdrailnet (MB2213).

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Ex-postanalyse Bus Rapid Transit (MB2113)

In 2020 heeft het KiM een rapport gepubliceerd over Bus Rapid Transit (BRT), een bussysteem waarbij met hoge frequenties en snelheid gereden wordt en dat betrouwbare reistijden combineert met een grote vervoerscapaciteit. De vraag van OVS is of een dergelijk systeem extra vervoerseffecten en daaruit voortvloeiende maatschappelijke baten genereert naast de effecten die volgens de gangbare MKBA-systematiek van nieuwe openbaar-vervoerprojecten te verwachten zijn. Beantwoording van deze vraag is van belang om BRT-projecten op een inhoudelijk juiste manier af te wegen tegen andersoortige mobiliteitsprojecten, zoals treinverbindingen. Mogelijk is een universiteit geïnteresseerd om dit onderzoek uit te voeren. Het KiM kan dit onderzoek dan begeleiden.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Internationaal personenvervoer (MB2210)

Het ministerie van IenW werkt aan een strategie voor het internationaal personenvervoer per spoor. Daarin is het van belang om, gegeven de schaarse financiële middelen, afwegingen te maken tussen de aanleg en uitbreiding van infrastructuur en andere maatregelen zoals het verbeteren van het comfort van internationaal reizen (bijvoorbeeld de verbetering van de aansluiting van dienstregelingen en het vergemakkelijken van het kopen van internationale tickets). Het stimuleren van de substitutie van luchtvaartreizen door treinreizen is hierbij een belangrijk doel. Het KiM zal kennis inbrengen over deze substitutie en over wat mensen beweegt om bepaalde keuzes te maken bij hun reizen naar buitenlandse bestemmingen. Het KiM zal dit project geïntegreerd uitvoeren met het project "Substitutie vliegen door reizen met de trein" (MB2319).

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: directie Luchtvaart, directie Wegen en Verkeersveiligheid

Maatschappelijke effecten van ov (ER2209)

De directie OVS wil laten nagaan of alle maatschappelijke effecten van openbaar vervoer in afwegingskaders goed worden berekend. In 2009 beschouwden KiM en CPB uitgebreid of alle relevante maatschappelijke effecten wel adequaat in beeld komen in de toen gangbare afwegingskaders (met name in de MKBA). Is actualisatie nodig, gelet op ontwikkeling van inzichten over ov MKBA's in recente jaren? Wat kan ov betekenen voor de actuele overheidsopgaven op het gebied van klimaat, biodiversiteit en wonen? Weten we beter dan 10 jaar geleden hoe een ov-project doorwerkt in de economie? Komen baten van maatregelen die eerder het comfort verbeteren dan de duur van de reis verkorten wel voldoende tot hun recht bij beleidsafwegingen? Wat betekent de toegenomen integraliteit van projecten (ov en ruimtelijke ontwikkeling) voor de afwegingsmethodieken?

Kennislijn C, Onderzoek

Monitoren kosten spoorgoederenvervoer (ER2224)

OVS is conform een toezegging aan de Tweede Kamer begonnen met de eerste uitwerkingen van een toekomstvisie spoorgoederenvervoer. Daar zal tegelijkertijd aandacht worden besteed aan monitoring. Vraag aan het KiM is mee te denken bij de opzet van de monitor (de specificaties, zoals referentiejaar, kostencomponenten en databronnen) en kennis in te brengen bij de eventuele uitbesteding. Het KiM zal ook meedenken over de integrale kostenvergelijking in de nulmeting en met het CBS overleg voeren om de statistiek van de dienstprijzen uit te breiden met die van het spoorgoederenvervoer, en als dit niet lukt na te denken over een alternatief hiervoor.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Toekomstvisie spoorgoederenvervoer (ER2307)

In de toekomstvisie spoorgoederenvervoer (in voorbereiding) worden de (on)mogelijkheden overwogen om het goederenvervoer per spoor te bevorderen in het licht van bredere nationale en Europese beleidsdoelstellingen. Naast de projecten over monitoring (ER2224) en maatschappelijk belang van spoorgoederenvervoer (ER2304) is KiM beschikbaar om te klankborden over vraagstukken die relateren aan de rol van de overheid en de belangen van burgers.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Het maatschappelijk belang van spoorgoederenvervoer (ER2304)

In de context van de toekomstvisie spoorgoederenvervoer die OVS voorbereidt, vraagt OVS aan KiM om een beschrijving van het maatschappelijk belang van het goederenvervoer per spoor in al zijn facetten. Dit omvat ook het bedrijfseconomische belang van het spoorgoederenvervoer. We overwegen daarbij een enigszins vergelijkbare aanpak met de studie Maatschappelijke effecten van ov (ER2209).

Kennislijn C, Onderzoek

Internationale benchmark prestaties NS en Prorail (ER2305)

Deze benchmark wordt elke drie jaar uitgevoerd. In 2017 heeft KiM een uitgebreide toets uitgevoerd op de eerste editie. In de daaropvolgende versie heeft KiM een light toets uitgevoerd met focus op de veranderingen in de aanpak ten opzichte van de benchmark 2017. Deze light aanpak zullen we herhalen bij de volgende editie van de benchmark.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Beleidsvaluatie beschikbaarheidsvergoeding ov (ER2306)

In 2023 wordt de beschikbaarheidsvergoeding ov geëvalueerd. Deze vergoeding werd tijdens de coronaperiode uitgekeerd aan ov-bedrijven om de afgesproken dienstregeling te blijven uitvoeren ondanks de drastisch afgenomen reizigersaantallen. Het KiM begeleidt de evaluatiestudie.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

MKBA update 3RX (ER2024)

In 2017 is een MKBA uitgevoerd van 3RX (Rhein-Ruhr railverbinding, ook bekend onder de naam 'IJzeren Rijn') en twee andere varianten om het spoorvervoer tussen Antwerpen en Duitsland te verbeteren. 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 (voorzien in 2023).

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Evaluatie deregulering taximarkt (ER2210)

Bij de voorziene evaluatie van de deregulering van de taximarkt denkt KiM mee met de onderzoeks-aanpak en begeleidt het KiM het door directie OVS uit te besteden evaluatie onderzoek.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Onzekere toekomst

Waar is de reiziger gebleven? Marktveranderingen op de middellange termijn (MB2312)

De vraag naar openbaar vervoer blijft op dit moment nog achter bij de verwachtingen, ook als rekening gehouden wordt met de structurele effecten van de COVID-19 pandemie op de mobiliteit door meer thuiswerken en televergaderen. In dit project verkent het KiM wat de oorzaak hiervan is. Te denken valt bijvoorbeeld aan veranderend gedrag van bepaalde groepen reizigers of aan de samenhang met de krapte op de arbeidsmarkt. De resultaten van dit project zal het KiM onder andere gebruiken bij het opstellen van middellange-termijnprognoses voor de vraag naar openbaar vervoer.

Kennislijn A, Onderzoek

Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld ov (BR1420)

Het KiM levert input voor de monitoring van de in het Toekomstbeeld ov geschetste doelstellingen. Deze monitoring wordt uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet (ER2229)

Voor de concessieperiode vanaf 2025 tot 2035 is de inzet van lenW om het vervoer op het Hoofdrailnet onderhands te gunnen aan NS op basis van een overgangsbepaling. De toekomstige marktordening op het Hoofdrailnet na 2035 is ongewis en vraagt de komende jaren veel voorbereiding, onder andere door het uitvoeren van onderzoek gericht op het maken van toekomstscenario's en een marktanalyse. Het KiM levert inhoudelijke expertise in een klankbordgroep.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Data en modellen

Databehoefte openbaar vervoer (DM1404)

Het KiM denkt mee bij verschillende acties die tot doel hebben meer en betere 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 systeem verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer en dus ontwikkelingen wil monitoren. Verder zijn data van belang voor de evaluatie van ingezet en voorgenomen beleid.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Professionalisering beleidsevaluatie

Stedelijk ov: overtreffen de resultaten de verwachtingen? (ER2211)

De directie OVS verwacht de komende jaren veel belangstelling van overheden en regionale partijen voor de afweging van maatschappelijke effecten van stedelijke ov-projecten. Overheden en vervoerbedrijven hebben vaak het gevoel dat stedelijke ov-projecten meer succes hebben dan eerder geprognosticeerd. In hoeverre wijken bij recente stedelijke ov-projecten de baten ex-post af van wat eerder verwacht werd? Het KiM bekijkt aan de hand van vier casussen of er systematisch sprake is van onder- of overschatting in vervoersprognoses. Indien er aanleiding lijkt te zijn voor een aanscherping van de berekeningswijze wordt dit verwerkt in het project “Maatschappelijke effecten van ov” (ER2209).

Kennislijn C, Onderzoek

MIRT-onderzoek Lelylijn (ER2227)

Momenteel wordt het onderzoeksproces over plannen voor de Lelylijn gestart. De kwartiermakers Rijk en regio hebben een (concept) Plan van Aanpak voor het MIRT-onderzoek Lelylijn in voorbereiding. Het MIRT-onderzoek werkt toe naar een integraal ontwikkelperspectief en de benodigde beslisinformatie voor een startbeslissing naar een MIRT-verkenning Lelylijn. KiM reflecteert op onderzoeksvragen en levert kennis over afwegingskaders.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

6 Directie Wegen en Verkeersveiligheid en directie Vrachtwagenheffing

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Sturen op bereikbaarheid	Doorstroming en gedragsmaatregelen	MB2313	A	KaT
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Welk gedrag hoort bij tanken en laden op verzorgingsplaatsen?	DG2306	B	Vooronderzoek
	Welke verkeersveiligheidsproblemen worden niet met infrastructurele maatregelen opgelost en wat zijn dan de alternatieven?	DG2114	B	Onderzoek
	Integrale aanpak om rijden onder invloed te verminderen	DG2307	B	KaT
	Voorbereiding evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid	DG2308	B	KaT
Modaliteiten en maatregelen	Toekomst deelauto	MB2217	A	Onderzoek
	Nieuwe vormen van autobeschikbaarheid	MB2315	A	Onderzoek
	De auto-atlas	MB2316	A	Onderzoek
	Verdieping attitudes van reizigers en vervoerders ten aanzien van vervoerswijzen	MB2314	A	Vooronderzoek
	Pilot Electric Road Systems	DG2309	B	KaT
	Landelijk Crisisplan Olie	DG2219	B	KaT
	Evaluatie fiscale vrijstelling woon-werkverkeer	ER2222	C	KaT
	Tariefdifferentiatie vrachtwagenheffing in verband met herziening Eurovignetrichtlijn	ER2309	C	KaT
Digitalisering en innovatie	Monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	A	KaT
	Kennisbijdrage smart mobility	MB2117	A	KaT
Onzekere toekomst	Is de BREVER-wet nog geldig?	MB2317	A	Onderzoek
	Toekomstvisie automobilititeit	MB2015	A	KaT
Afwegen in tijden van schaarste	Basiskwaliteitsniveau Rijkswaterstaat netwerken	ER2310	C	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	Evaluatie programma vrachtwagenheffing	ER2311	C	KaT
	Beleidsdoorlichting artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	ER2312	C	KaT

Sturen op bereikbaarheid

Doorstroming en gedragsmaatregelen (MB2313)

Het KiM denkt in Kennis-aan-Tafel vorm mee hoe de doorstroming op het hoofdwegennet kan worden bevorderd met niet-infrastructurele maatregelen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om gedragsmaatregelen (spreiden en mijden). Het KiM maakt hierbij onder andere gebruik van studies over de effectiviteit van maatregelen (of pakketten) zoals de evaluatie van het programma Beter Benutten, evaluaties van de effecten van bereikbaarheidsmaatregelen op congestie en een door het KiM op te stellen analyse van maatregelen en aanknopingspunten in de gebiedsprogramma's.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit, directie Algemeen Strategisch Advies

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling

Welk gedrag hoort bij tanken en laden op verzorgingsplaatsen (DG2306)

Op weg naar CO₂-neutrale mobiliteit in 2050 zal het aanbod op de verzorgingsplaatsen veranderen van fossiele brandstoffen naar energiedragers als elektriciteit en waterstof. Voor de roadmap over de transitie van de verzorgingsplaatsen is het belangrijk om te weten hoe en waar de gebruikers laden en wat het veranderende gedrag betekent voor de verzorgingsplaatsen. Het KiM doet vooronderzoek naar de personenauto's maar ook naar de vrachtauto's en het verschil tussen gewoon laden en snel laden. Tevens is het gedrag belangrijk om bijvoorbeeld regelgeving over parkeerduur van vrachtverkeer aan te passen op CO₂-neutrale mobiliteit of de toepassing van ERS. Het KiM voert een vooronderzoek uit.

Kennislijn B, Vooronderzoek

Ook betrokken: directie Duurzame Mobiliteit

Welke verkeersveiligheid problemen worden niet met infrastructurale maatregelen opgelost en wat zijn dan de alternatieven? (DG2214)

In de afdeling verkeersveiligheid leeft de vraag of er naast ingrepen in de infrastructuur en de reeds bestaande gedragsmaatregelen nog andersoortige maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het kan gaan om manieren om de acceptatie van nieuwe maatregelen te bevorderen. Discrete (eenmalige) beslissingen die de verkeersveiligheid bevorderen zoals invoering van de fietshelm, het alcoholslot, de progressieve verkeersboete of ISA zijn vertrekpunt. We bekijken deze vraag vanuit 2 perspectieven: Gedragsmaatregelen en Systeemmaatregelen.

De eerste stap is een beknopt overzicht van wat al bekend is bij de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en uit de literatuur. Een vervolgstap kan bijvoorbeeld een expertsessie zijn. De vervolgstap is afhankelijk van de uitkomsten uit de eerste stap. Doel is de expertise van SWOV hierbij in te schakelen.

Kennislijn B, Onderzoek

Integrale aanpak om rijden onder invloed te verminderen (DG2307)

IenW heeft een onderzoek uitgezet om een integrale aanpak uit te werken om rijden onder invloed te voorkomen. Het KiM zal plaats nemen in de begeleidingscommissie en kennis inbrengen over onderzoek en stimuleren dat de kennis van SWOV ook wordt ingebracht.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Vorbereiding evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid (DG2308)

In 2025 moet het in 2018 verschenen Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) geëvalueerd worden. In 2023 wil lenW beginnen met een inventarisatie welke partijen hiervoor nodig zijn, welke aanpak het meest effectief is en hoe de evaluatie in een bredere context geplaatst kan worden. Het KiM denkt mee over dit evaluatietraject en brengt haar kennis over monitoren en evalueren in.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Individuele modaliteiten en maatregelen

Toekomst deelauto (MB2217)

In 2021 heeft het KiM onderzoek gedaan naar deelmobiliteit. Daaruit bleek dat het gebruik van deelauto en deelfiets op dit moment nog beperkt is en dat er nog vele belemmeringen zijn voor het opschalen van deelmobiliteit. Autodelen vermindert echter wel autobezit en CO₂-emissies. In dit vervolgproject onderzoeken we wat er nodig is om deelmobiliteit op te schalen te koste van autobezit. We beschouwen hierbij zowel aanbodfactoren (bijvoorbeeld wat er nodig is voor een succesvolle business case) als vraagfactoren (hoe kunnen overheden en aanbieders de vraag naar deelmobiliteit stimuleren ten koste van gebruik van de eigen auto). Dit onderzoek geeft daarmee meer inzicht in manieren om deelmobiliteit op te schalen. Specifiek maakt het KiM een analyse van peer-to-peer autodelen. Op dit moment zijn er veel auto's voor peer-to-peer autodelen beschikbaar, maar er wordt nauwelijks gebruik van gemaakt. Waarom is dat zo, en hoe kan de overheid dat beïnvloeden? Verder stelt het KiM in overleg met CROW een begrippenkader voor autodelen op.

Het KiM werkt in dit project ook samen met de Hogeschool Utrecht, waar het KiM een samenwerkingsverband mee heeft. Op deze manier kan onderzoek naar de praktijk van autodelen in de stad en de provincie Utrecht meegenomen worden in dit project.

Kennislijn A, Onderzoek

Nieuwe vormen van autobeschikbaarheid (MB2315)

In 2022 heeft het KiM een uitgebreid onderzoek naar autobezit gepubliceerd. Bovendien rondt het KiM begin 2023 een onderzoek naar de toekomst van de deelauto af (MB2217). Er zijn tal van nieuwe vormen van autobeschikbaarheid mogelijk, zoals bijvoorbeeld private lease, lease en deelcombinaties, short-term lease, etc. In dit vervolgproject verkent het KiM wat de aantrekkelijkheid is van deze nieuwe vormen voor de reiziger, wat de voor- en nadelen van deze nieuwe vormen zijn, en wat de mogelijkheden zijn voor de overheid om deze nieuwe vormen te stimuleren of af te remmen.

Kennislijn A, Onderzoek

De auto-atlas (MB2316)

In dit project brengt het KiM de geografische verdeling van het huidige autopark en van de groei van het autopark in beeld. Dit project is een vervolg op het in 2022 gepubliceerde onderzoek naar autobezit. Bij de in kaart te brengen kenmerken gaat het onder andere om type voertuig, segment, leeftijd en uitstoot. Ook kunnen kenmerken van de gebruiker van de auto in deze analyse worden geïntegreerd. Deze atlas moet inzicht bieden in de verschillende typen auto-gerelateerde problemen in verschillende regio's. De resultaten van dit project kunnen onder andere gebruikt worden in de verdere uitwerking van de Toekomstvisie automobilititeit (MB2015).

Kennislijn A, Onderzoek

Verdieping attitudes van reizigers ten aanzien van vervoerswijzen (MB2314)

Bij de vervoerswijzekeuze van reizigers speelt de beleving en beeldvorming van reizigers ten aanzien van vervoerswijzen een belangrijke rol. In het verleden heeft het KiM onderzoek gedaan naar het imago van de auto, het openbaar vervoer en de fiets. In dit vooronderzoek verkent het KiM of een verdieping of een actualisatie van dit onderzoek mogelijk is en meerwaarde heeft.

Kennislijn A, Vooronderzoek

Pilot Electric Road Systems (DG2309)

Er zijn verschillende rapporten gepubliceerd in opdracht van IenW die de kansen van Electric Road Systems (ERS) in Nederland verkennen. In de volgende fase wordt gekeken welke stappen nu te nemen, waaronder het kijken naar maatschappelijk draagvlak en de vraag of een ERS-pilot in Nederland haalbaar is en wat die ons moet leren. Denk aan Systeemmanagement en verkeersmanagement. KiM neemt deel aan de klankbordgroep.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Landelijk Crisisplan Olie (DG2219)

EZK maakt in samenwerking met o.a. IenW een update van het Landelijk Crisisplan Olie om eventuele schaarste aan olieproducten (vooral diesel) te kunnen opvangen. Het KiM biedt ondersteuning bij de vraag: hoeveel diesel en andere brandstoffen kunnen bespaard worden met enkele crisismaatregelen? Het KiM reageert waar mogelijk op verzoeken tot inhoudelijke ondersteuning.

Kennislijn B, Vooronderzoek

Ook betrokken: directie Maritieme Zaken, directie Duurzame Mobiliteit

Evaluatie fiscale vrijstelling woon-werkverkeer (ER2222)

In opdracht van het Ministerie van Financiën vindt een beleidsevaluatie plaats van de onbelaste reiskostenvergoeding. Bij de beleidsevaluatie wordt de doeltreffendheid en doelmatigheid van de onbelaste reiskostenvergoeding onderzocht. Ook wordt bepaald in hoeverre de verhoging van de onbelaste reiskostenvergoeding, zoals voorgenomen is in het coalitieakkoord, hieraan bijdraagt. Daarnaast wordt verkend op welke manieren de onbelaste reiskostenvergoeding toekomstbestendig kan worden gemaakt. Het KiM participeert in een klankbordgroep.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Tariefdifferentiatie vrachtwagenheffing in verband met herziening Eurovignetrichtlijn (ER2309)

De herziene Eurovignetrichtlijn schrijft tariefdifferentiatie op grond van CO₂-emissie voor, waarbij voertuigen worden ingedeeld in vijf CO₂-emissieklassen. IenW besteedt onderzoek uit naar de gevolgen van een tariefdifferentiatie gericht op het reduceren van CO₂-emissies. Wat zouden prijsprikkels voor effect hebben op de noodzakelijke CO₂-emissiereductie van het vrachtwagenverkeer? Het KiM participeert in een klankbordgroep.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Digitalisering en innovaties

Monitor op het gebied van smart mobility (MB2115)

IenW ontwikkelt een monitor gericht op de ontwikkelingen van 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 denkt mee over de invulling en toepassing van deze monitor.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Kennisbijdrage smart mobility (MB2117)

IenW en andere partijen bundelen de krachten op het gebied van smart mobility. Een klankbordgroep met experts reflecteert op hoe effecten van smart mobility maatregelen in beeld kunnen worden gebracht en welke kennisvragen leven. Het KiM participeert hierin.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Onzekere toekomst

Is de BREVER-wet nog geldig? (MB23017)

De BREVER-wet is een mobiliteitsprincipe dat inhoudt dat een persoon altijd een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd aan reizen zou besteden. Het is de vraag of dit principe nog steeds geldig is, nu als gevolg van digitalisering en de COVID-19 pandemie mensen bijvoorbeeld veel meer mogelijkheden hebben om thuis te werken. Gaan mensen daardoor verder weg van de werklocatie wonen, omdat de woon-werkafstand maar een paar keer per week overbrugd hoeft te worden? Wordt de door thuiswerken bespaarde reistijd ingevuld met meer recreatieve reizen? De uitkomsten van dit onderzoek zijn zowel relevant voor de werking van verkeer- en vervoermodellen als voor het beleid ten aanzien woon-werkverkeer en de locaties van wonen en werken.

Kennislijn A, Onderzoek

Toekomstvisie automobilititeit (MB2015)

IenW ontwikkelt een visie op de toekomst van de automobilititeit in Nederland. Het KiM brengt hierbij kennis in.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Afwegen in tijden van schaarste

Basiskwaliteitsniveau Rijkswaterstaat netwerken (ER2310)

IenW is bezig met het inrichten van een basiskwaliteitsniveau voor de netwerken van Rijkswaterstaat, dus voor het hoofdwatersysteem, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwegennet. Het vaststellen van een basiskwaliteitsniveau van netwerken is bedoeld om toe te werken naar een stabiel en langjarig onderhoudsniveau met een kwaliteit waar de gebruiker op kan rekenen, en dat toegerust is op toekomstontwikkelingen zoals klimaatverandering. Het KiM levert hierbij op afroepbasis KaT voor het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet. Gedurende dit urgente proces van het vaststellen van het basiskwaliteitsniveau kunnen concrete onderzoeksvragen ontstaan. Deze zullen we dan in overleg met de betrokken directies prioriteren ten opzichte van andere voorgenomen onderzoeken.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit, directie Maritieme Zaken

Professionalisering beleidsevaluatie

Evaluatie programma vrachtwagenheffing (ER2311)

In 2023 start de evaluatie van het programma Vrachtwagenheffing. Het KiM is gevraagd hierbij kennis van evaluatiemethoden en van mobiliteitseffecten van beleid in te brengen, door deelname aan een klankbordgroep.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Beleidsdoorlichting artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid (ER2312)

Ieder beleidsartikel wordt eens in de circa 6 jaar doorgelicht en geëvalueerd op het punt van de effectiviteit en efficiency van de voorgenomen beleidsmaatregelen. In 2023 start een Beleidsdoorlichting van artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid. Het KiM neemt deel aan de begeleidingscommissie.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

7 Directie Mobiliteit en Gebieden en Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Verstedelijking en woningbouw	Waar is ruimte in het mobiliteitssysteem voor woningbouw?	DG2210	B	Vooronderzoek
	Aanscherping NOVI	DG2310	B	KaT
	Voorwaarden voor inclusief programmeren	ER2313	C	Vooronderzoek
Professionalisering beleids-evaluatie	Eenheid en integraliteit in afwegingskaders	ER2110	C	KaT

Verstedelijking en woningbouw

Waar is ruimte in het mobiliteitssysteem voor woningbouw? (DG2210)

Het kabinet investeert in 17 grootschalige woningbouw gebieden en € 7,5 miljard voor de ontsluiting van de woningen. De verstedelijking biedt kansen om een mobiliteitstransitie in gang te zetten naar een meer duurzaam mobiliteitssysteem, maar heeft ook een keerzijde. De capaciteit van de wegen in en rondom de grote steden en in het stedelijk openbaar vervoersysteem staat nu al onder grote druk. Die druk zal alleen maar toenemen, tenzij bij de locatiekeuze voor die woningbouw (en bedrijvigheid) rekening wordt gehouden met bestaande en mogelijke infrastructuur. De vraag die in dit vooronderzoek centraal staat is: waar is ruimte om de woningbouwopgave verder in te vullen, geredeneerd vanuit het infrastructuurnetwerk?

Kennislijn B, Vooronderzoek

Aanscherping NOVI (DG23XX)

In 2023 wordt gestart met de aanscherping van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), waarbij de uitkomsten van de programma's 'NOVEX' (Nationale omgevingsvisie Extra) en 'Mooi Nederland' worden meegenomen. Het kabinet verwacht in 2024 de aangescherpte NOVI definitief te kunnen vaststellen. In de tussentijd wordt ook gewerkt aan een kennis- en innovatieprogramma dat onderdeel wordt van de aangescherpte NOVI. Vanuit het kennisprogramma is onder meer behoefte aan een overzicht van trends en invloedfactoren die van belang zijn voor de relatie tussen RO, mobiliteit en bereikbaarheid. Op basis van eigen onderzoek uit het recente verleden en door raadpleging van diverse externe bronnen kan het KiM in dat kader kennis aanleveren over relevante trends die van invloed zijn op die relatie.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit

Voorwaarden voor inclusief programmeren (ER213)

Onder welke condities is het mogelijk om met investeringen in bereikbaarheid bij te dragen aan verbetering van de leefbaarheid van stedelijke gebieden? In gebiedsprogramma's wordt de relatie gelegd tussen investeringen in infrastructuur en het ontsluiten van gebieden met bijvoorbeeld veel inwoners met lage inkomens. Is er daardoor ook sprake van verbetering van omstandigheden voor de huidige bewoners? KiM verzamelt literatuurbronnen waar de relatie tussen infrastructuurinvesteringen en stedelijke ontwikkeling wordt gelegd en presenteert deze in overleggen met gebiedsprogramma's om te kijken welk handelingsperspectief dit biedt. Op basis van deze inventarisatie besluiten we dan over een eventueel vervolg.

Kennislijn C, Vooronderzoek

Professionalisering beleidsevaluatie

Eenheid en integraliteit in afwegingskaders (ER2110)

Zowel individuele gebiedsprogramma's als corridor programma's en programmadirecties hanteren eigen afwegingskaders voor investeringen en andere maatregelen. Daarnaast hebben ook beleidsdirecties vragen over wat een afwegingskader voor maatregelen zou kunnen inhouden. In tijden van beperkte budgetten en met toenemende complexiteit van samenwerkingsverbanden is het lastiger om prioriteiten te stellen. Ook zijn de schotten tussen modaliteiten verdwenen in het Mobiliteitsfonds en daarnaast worden niet alleen de effecten op mobiliteit, maar ook andere effecten bepaald. Prioriteiten stellen is een verantwoordelijkheid van politici en beleidsmakers, maar zij kunnen ondersteund worden door kennis. Het KiM doet in dit project voorstellen voor overeenkomsten in de afwegingskaders, voor zover deze overeenkomsten betrekking hebben op de methodiek. Ook gaat het KiM na of er vanuit de kennisfunctie bezien mogelijkheden zijn voor een integrale benadering van mobiliteit en bereikbaarheid. Daarnaast gaat het KiM in op vragen zoals hoe om te gaan met innovatieve maatregelen in afwegingskaders? Hoe klimaatadaptatie (duurdere maatregelen met baten op de lange termijn) op een goede manier in een afwegingskader op te nemen? Hoe om te gaan met beheer- en onderhoudsvraagstukken gegeven de (beperkte) budgetten? Hoe weeg je de opgaven in de krimpgebieden af tegen de opgaven in de grote steden?

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit, directie Maritieme Zaken

8 Directie Luchtvaart

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Sturen op bereikbaarheid	Het belang van de directe vlucht	MB2318	A	Onderzoek
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Klimaatbesef en vliegen	MB2121	A	Onderzoek
	Wat is de rol van de overheid bij de transitie van luchthavens naar energy hubs?	DG2311	B	Vooronderzoek
	Wat is de rol van privévliegtuigen in de verduurzamingsopgave?	DG2312	B	KaT
	Invoering CO ₂ -plafond	DG2127	B	KaT
	CO ₂ -effecten van differentiatie vliegbelasting	DG2313	B	KaT
Modaliteiten en maatregelen	Luchtvracht	MB2207	A	Onderzoek
	Vlieggeneigdheid	MB2209	A	Onderzoek
	Substitutie vliegen door reizen met de trein	MB2319	A	Onderzoek
	Aeolus	B1014	A	KaT
	De rol van drones en vertiports in het mobiliteitssysteem	MB2320	A	Vooronderzoek
	Nachtvluchten	ER2219	C	KaT
Digitalisering en innovatie	Innovatiestrategie voor de luchtvaart	DG2218	B	KaT
Afwegen in tijden van schaarste	Capaciteitsbeperkingen Schiphol en connectiviteit	ER2314	C	Onderzoek
	Luchthavenbesluiten regionale luchthavens	ER2104	C	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	Reistijdwaardering voor- en natransport luchtvaart	ER2125	C	Onderzoek
	Follow-up onderzoeksagenda werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's	ER2221	C	KaT

Sturen op bereikbaarheid

Het belang van een directe vlucht (MB2318)

In de discussies over de omvang van Schiphol speelt het belang van directe vluchten vanaf Schiphol een belangrijke rol. In dit project onderzoekt het KiM in hoeverre reizigers een directe vlucht naar de luchthaven van de eindbestemming belangrijk vinden. Onderdeel van de studie is een analyse van de ontwikkeling van de beleving van overstappen: is overstappen makkelijker geworden, dankzij betere informatievoorziening, meer comfort, kortere wachttijden en afleiding? En hoe belangrijk zijn daarmee de verschillen tussen directe en indirecte vluchten voor reizigers?

Kennislijn A, Onderzoek

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling

Klimaatbesef en vliegen (MB2121)

Dit onderzoek heeft tot doel te bepalen in hoeverre er een verband is tussen het besef van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart bij vrijetijdreizigers, hun intentie om te vliegen en het vlieggedrag. De basis hiervoor legt het KiM door onderlinge relaties van verklarende factoren in kaart te brengen, waaronder de ervaren controle, de sociale norm en het huidige kennisniveau van CO₂-uitstoot van vliegen. Ook onderzoekt het KiM in hoeverre een bepaalde framing van informatie over de CO₂-uitstoot de factoren beïnvloedt. Wanneer mensen een hoog besef van de klimaatimpact van vliegen hebben, en toch van plan zijn om het vliegtuig te pakken, analyseert het KiM de redenen die zij hiervoor aandragen.

Kennislijn A, Onderzoek

Wat is de rol van de overheid bij de transitie van luchthavens naar energy hubs? (DG2311)

Energieopslag en -distributie spelen een belangrijke rol in de transitie naar een duurzamer energiesysteem. Het ministerie van IenW wil graag weten wat de rol van de overheid is bij de transitie van luchthavens naar energy hubs. Ondanks een iets andere context hebben luchthavens wellicht vergelijkbare kansen als zeehavens, bijvoorbeeld door het aanleggen van zonnepanelen, of door op andere manieren bij te dragen aan energieopslag of energiedistributie. De energievraag en -infrastructuur daarvoor zijn belangrijk, en daarbij spelen luchtvaart en luchthavens ook een rol. Het KiM bouwt voort op eerder onderzoek naar duurzame energiedragers, en onderzoekt deze kansen.

Kennislijn B, Vooronderzoek

Wat is de rol van privévliegtoegen in de verduurzamingsopgave? (DG2312)

Omdat privévliegtoegen een hoge uitstoot hebben maar slechts door enkele mensen tegelijk gebruikt worden, zijn ze nog minder duurzaam dan gewone vliegtuigen. Het beleidsinstrumentarium houdt echter nog weinig rekening met deze groep. IenW wil weten welke rol privévliegtoegen spelen in de verduurzamingsopgave. Zo is nog niet duidelijk onder welke regelingen privévliegtoegen vallen, en welke instrumenten er mogelijk zijn om eigenaars te stimuleren om te verduurzamen. IenW is al bezig met een verkenning.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Invoering CO₂-plafond (DG2127)

In de Luchtvaartnota 2020-2050 heeft het kabinet aangegeven een CO₂-plafond voor de luchtvaart uit te werken. Voor de hoogte van het plafond zijn de gestelde CO₂-doelen in de luchtvaartnota leidend. Eventuele groei is volgens de nota alleen mogelijk binnen milieugrenzen zoals die aan de toegestane CO₂-uitstoot. De vormgeving van het CO₂-plafond is verder uitgewerkt in varianten. In de vervolgstudie zal de nadruk liggen op de methode voor de monitoring (en de prognose) van CO₂-emissies van de luchtvaart.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

CO₂-effecten van differentiatie vliegbelasting (DG2313)

De huidige belasting op vliegtickets kan mogelijk slimmer. Daarvoor is differentiatie nodig ten aanzien van de huidige vlakke heffing. Denk aan afstandsdifferentiatie of CO₂-differentiatie om de vliegtaks moeten opleveren voor de staatskas, maar genereren dan wel een betere balans tussen de voor- en nadelen van de heffing. Het KiM denkt mee over de uitvoering van de studie.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Individuele modaliteiten en maatregelen

Luchtvracht (MB2207)

In dit onderzoek analyseert het KiM de omvang, de samenstelling en het maatschappelijk en economisch belang van de luchtvracht via Nederlandse luchthavens en de ontwikkelingen daarin. De luchtvracht is een relatief klein segment in het goederenvervoer, maar het gaat vaak wel om hoogwaardige en tijd kritische producten. Voor veel luchtvracht wordt gebruik gemaakt van vliegtuigen waarmee personen worden vervoerd ('belly freight'), wat de capaciteit sterk afhankelijk maakt van de omvang en bestemmingen van de personenluchtvaart. Ook gaat een deel van de luchtvracht feitelijk via de weg ('trucking'). Dit onderzoek verkent ook beleidsinstrumenten om de ontwikkeling van de luchtvracht te beïnvloeden.

Kennislijn A, Onderzoek

Vlieggeneigdheid (MB2209)

In 2010, 2013 en 2016 heeft het KiM onderzoek gedaan naar vlieggeneigdheid en luchthavenkeuze van Nederlandse luchtvaartreizigers. Zie onder andere de factsheet "De vliegende Hollander". Hierin beschrijft het KiM welke Nederlanders vliegreizen maken, waarheen en met welk reismotief. Maar ook heeft het KiM onderzocht hoe Nederlanders de keuze voor een vlucht maken en wie er eigenlijk niet vliegen en met welke reden. In 2023 wil het KiM dit onderzoek herhalen, onder andere vanwege mogelijke gedragsveranderingen als gevolgen van de COVID-19 pandemie en de invoering van de vliegtaks.

Kennislijn A, Onderzoek

Substitutie vliegen door reizen met de trein (MG2319)

IenW zet in op de substitutie van luchtvaart naar spoorvervoer voor internationale reizen op de middel-lange afstanden. Het KiM heeft hier eerder onderzoek naar gedaan en zal de inzichten daaruit samenvatten en waar nodig updaten. Relevante aspecten hierbij zijn de kostenopbouw en de prijsvorming in de luchtvaart en het spoorvervoer, de vervoerswijzekeuze van de reizigers, overstappen en de mogelijke implicaties van een capaciteitsbeperking op Schiphol en van het spoor. Het KiM zal hier ook de voorkeuren en behoeftes van transferreizigers onderzoeken. Het KiM zal dit project geïntegreerd uitvoeren met het project "Internationaal personenvervoer" (MB2210).

Kennislijn A, Onderzoek

Ook betrokken: directie Openbaar Vervoer en Spoor

Monitor luchthavencapaciteit (MB2208)

De directie Luchtvaart van IenW wil de luchthavencapaciteit van Nederlandse luchthavens monitoren in relatie tot buitenlandse luchthavens. Het KiM participeert in de begeleidingscommissie voor de uitbesteding van dit project.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Aeolus (B1014)

Het KiM brengt kennis in bij het beheer en doorontwikkeling van het model Aeolus en de toepassing ervan in nieuwe luchtvaartprognoses.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Waarde van nachtvluchten (ER2219)

In 2022 heeft het KiM de directie Luchtvaart voorzien van onderzoeksoplossingen voor een studie naar de maatschappelijke waarde van nachtvluchten. Deze studie zal binnenkort uitbesteed worden en het KiM zal een begeleidende rol vervullen.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Digitalisering en innovaties

De rol van drones en vertiports in het mobiliteitssysteem (MB2320)

Drones kunnen in de toekomst mogelijk worden ingezet als taxi's en zo een onderdeel worden van het mobiliteitssysteem voor personen. Daarvoor zijn vertiports nodig, een soort helikopterplatform waarvandaan ze opstijgen. In dit vooronderzoek verkent het KiM globaal de haalbaarheid (inclusief het energieverbruik) en effectiviteit van drones voor personenvervoer en de mogelijkheden voor ontwikkeling en inpassing van vertiports.

Kennislijn A, Vooronderzoek

Innovatiestrategie voor de luchtvaart (DG2218)

De directie Luchtvaart heeft het initiatief genomen om een innovatiestrategie voor de luchtvaart te ontwikkelen, omdat zij constateren dat er een krachtig innovatiesysteem nodig is om de doelen uit de luchtvaartnota te kunnen realiseren. Ten behoeve van de innovatiestrategie wordt door de directie luchtvaart onder andere een analyse van ontwikkeling van innovatiesporen en innovatiekracht uitgevoerd. Aan de hand daarvan maakt IenW strategische keuzes om het innovatiesysteem te versterken. Het KiM neemt deel aan de klankbordgroep.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Afwegen in tijden van schaarste

Capaciteitsbeperkingen Schiphol en connectiviteit (ER2314)

Vanaf 2023 geldt op Schiphol een maximale capaciteit van 440.000 vluchten. Dat is duidelijk minder dan de huidige grens van 500.000. Welke gevolgen heeft deze verminderde capaciteit op de connectiviteit van de luchthaven? En sorteert het effecten op leefomgeving en milieu? Wat is de verhouding tussen de lusten en de lasten van de luchthaven bij 440.000 vluchten in vergelijking tot onder andere de huidige capaciteitsgrens?

Kennislijn C, Onderzoek

Luchthavenbesluiten regionale luchthavens (ER2104)

Het Rijk neemt in 2023 luchthavenbesluiten over de regionale luchthavens Groningen, Maastricht en Rotterdam en zal daarbij de maatschappelijke en economische onderbouwing van het belang van de regionale luchthavens laten toetsen. Het KiM zal een begeleidende rol vervullen bij de toetsing van de (maatschappelijk) economische onderbouwingen aangeleverd door de regionale luchthavens.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Professionalisering beleidsevaluatie

Reistijdwaardering voor- en natransport luchtvaart (ER2125)

Volgens de aanbevelingen van de werkwijzer MKBA voor luchtvaartprojecten is er behoefte aan reistijdwaarderingen voor verkeer van en naar de luchthavens. Het doel van dit onderzoek is het bepalen van de reistijdwaardering voor het voor- en natransport bij vliegereizen. Daarbij wordt ook onderzocht of dit vergelijkbaar is met de reistijdwaardering van vliegen (met eventueel een afschaalfactor) of van auto en ov-reizen met een ophoogfactor. Tot slot wordt ook de tijdwaardering van de verblijftijd op de luchthaven bepaald. Het onderzoek loopt parallel aan het hoofdonderzoek reistijd- en betrouwbaarheidswaardering. In 2022 heeft de dataverzameling plaatsgevonden, publicatie van de resultaten vindt plaats in 2023.

Kennislijn C, Onderzoek

Follow-up onderzoeksagenda werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's (ER2221)

Op verzoek van DLV biedt het KiM ondersteuning bij onderzoeken die in het kader van de onderzoeksagenda werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's worden uitbesteed. Dit betreft onder andere onderzoek naar netto bestedingseffecten van toeristen en naar agglomeratie-effecten van luchthavens.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

9 Directie Maritieme Zaken

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Sturen op bereikbaarheid	Update van de goederenvervoeragenda	MB2321	A	KaT
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Kunnen de randvoorwaarden voor de transitie naar een CO ₂ -neutrale binnenvaart op tijd worden ingevuld?	DG2314	B	Onderzoek
	Hoe kan de duurzaamheidstransitie versneld worden, vanuit maatschappelijk en bedrijfseconomisch perspectief?	DG2315	B	Vooronderzoek
	Verkenning toekomst van bunkeren van scheepsbrandstof in de Rotterdamse haven	DG2316	B	Vooronderzoek
	Effect van Russische sancties op bunkerbrandstoffenmarkt en decarbonisatie	DG2317	B	KaT
	Normering voor de binnenvaart	DG2318	B	KaT
Modaliteiten en maatregelen	Gevolgen van droogte op de vaarwegen vanuit verladersperspectief	ER2315	C	Vooronderzoek
	Vestigingsklimaat voor bedrijven met schepen	ER2316	C	Vooronderzoek
	Regiefunctie en economische waarde digitalisering in het goederenvervoer	ER2011	C	KaT
	Hands-on modal shift programma goederenvervoer	ER2218	C	KaT
	Ontwikkeling beleidskader voor buisleidingen	MM1802	C	KaT
	Goederencorridorprogramma's	ER2317	C	KaT
	Modal shift: belemmeringen, lange-termijninstrumenten en evaluatie	ER2318	C	KaT
Onzekere toekomst	Gevolgen recente ontwikkelingen (Oekraïne oorlog, energiecrisis, COVID-19) voor het goederenvervoer	ER2223	C	KaT
	Kennisagenda toekomst binnenvaart	ER2319	C	KaT
Data en modellen	In- uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	A	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	Causaliteit zeevaartbeleid en beleidsdoelen	ER2320	C	Onderzoek
	Evaluatie effect overgangsbepalingen binnenvaart	ER2226	C	KaT
	Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem	EA1614	C	KaT

Sturen op bereikbaarheid

Update van de goederenvervoeragenda (MB2321)

IenW werkt aan een update van de goederenvervoeragenda. Deze update is nodig vanwege nieuwe ontwikkelingen, disrupties en transities. Een nieuw onderwerp wordt de noodzaak van een robuuster transportsysteem en wat nodig is om logistieke ketens robuuster te maken. Het KiM brengt kennis in bij de totstandkoming van deze update.

Kennislijn A, Kennis-aan-Tafel

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling

Kunnen de randvoorwaarden voor de transitie naar een CO₂-neutrale binnenvaart op tijd worden ingevuld? (DG2314)

Binnen de energietransitie is de vraag of er op tijd invulling kan worden gegeven aan randvoorwaarden voor CO₂-neutrale binnenvaartschepen. Zijn er straks bijvoorbeeld voldoende batterijen voor de binnenvaart beschikbaar of is er voldoende ruimte bij de terminals beschikbaar om waterstof op te slaan? In het onderzoek worden batterijen, waterstof, biobrandstoffen en methanol meegenomen. Ammoniak ligt vanwege veiligheidsrisico's minder voor de hand. Het KiM onderzoekt (mogelijke) knelpunten in de beschikbaarheid van CO₂-neutrale energiedragers (waterstof, batterij/elektrisch, biobrandstoffen, methanol) voor de binnenvaart.

Kennislijn B, Onderzoek

Normering voor de binnenvaart (DG2317)

Onderdeel van de routekaart van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is het nadenken over het geleidelijk uitfaseren van vervuilende technieken in de binnenvaart. In Nederland willen we ook nadenken over mogelijke normering, vooral over het zetten van stippen op de horizon om bepaalde uitstootniveaus te bereiken. Daarbij wordt het binnenvaart emissielabel als instrument gehanteerd. De vraag is welke fasering er in de tijd kan worden gemaakt bij het opleggen van uitstootnormen en wat de impact daarvan zal zijn. Het KiM denkt mee over deze normering.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Verkenning toekomst van bunkeren van scheepsbrandstof in de Rotterdamse haven (DG2316)

In de haven van Rotterdam wordt jaarlijks veel fossiele scheepsbrandstof getankt (rond 500 PJ). Dit heeft te maken met de strategische ligging van Rotterdam voor scheepvaartverkeer en de nabijheid van raffinaderijen. In een (beoogde) fossielvrije toekomst staat Rotterdam als bunkerlocatie mogelijk onder druk. Fossiele scheepsbrandstof moet dan vervangen worden door een CO₂-neutraal alternatief. Uit het onderzoek "Energieketens voor CO₂-neutrale mobiliteit" (KiM, 2022) blijkt dat het, vanwege ruimtegebrek, niet realistisch is om in Nederland zelf 500 PJ aan synfuels te maken. Synfuel- en biofuel-import ligt meer voor de hand, zowel van brandstoffen die direct getankt kunnen worden als energievormen die eerst nog een bewerking moeten ondergaan. Momenteel onderzoekt CE Delft met Hague Strategic Studies in opdracht van IenW wat voor effecten de sancties tegen Rusland kunnen hebben op het aanbod van hernieuwbare brandstoffen en daarmee op CO₂-doelen. Het KiM doet vooronderzoek naar resterende vragen over de effecten van synfuel- en biofuel-import op de Rotterdamse bunkermarkt.

Kennislijn B, Vooronderzoek

Ook betrokken: directie Duurzame Mobiliteit

Effect van maatregelen tegen Rusland op bunkerbrandstoffenmarkt en decarbonisatie (DG2318)

Als onderdeel van het EU-sanctiepakket wordt de import van Russische olieproducten verboden. Dit gebeurt in twee fasen, in december 2022 en januari 2023. Nederland heeft een uitzonderlijke positie als grootste bunkerbrandstofstation van Europa. Aanvoer van Russische olieproducten zijn hier een belangrijk onderdeel van. Wat voor effecten kunnen de sancties hebben op de markt voor bunkerbrandstoffen in Nederland? Wat voor effecten kunnen de sancties hebben op het aanbod van hernieuwbare brandstoffen en daarmee op CO₂-doelen? CE Delft en the Hague Centre for Strategic Studies voeren een studie uit voor IenW. KiM leest mee en levert Kennis-aan-Tafel.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Hoe kan de duurzaamheidstransitie in de zeevaart versneld worden, vanuit maatschappelijk en bedrijfseconomisch perspectief? (DG2315)

In dit onderzoek gaat het over de vraag wat maatschappelijk en bedrijfsmatig het beste transitiepad naar CO₂-neutrale scheepvaart is. Er is behoefte aan kennis over hoe de duurzaamheidstransitie in de zeevaart versneld kan worden. Op basis hiervan kan worden afgewogen of het vanuit Nederlands perspectief beter is om nu te investeren in CO₂-neutrale schepen of dit juist uit te stellen. In dit onderzoek onderzoekt het KiM de handelingsperspectieven voor de overheid, en hoe de zeevaartsector zelf tegen de verduurzaming aankijkt. Wanneer en hoeveel investeert de zeevaartsector bijvoorbeeld, en waarin?

Kennislijn B, Onderzoek

Individuele modaliteiten en maatregelen

Gevolgen van droogte op de vaarwegen vanuit verladersperspectief (ER2315)

De Nederlandse vaarwegen worden steeds vaker geconfronteerd met langere periodes van droogte en laag water. Hierdoor kan een binnenvaartschip minder lading per reis meenemen. Het KiM maakt een overzicht van beschikbare studies over de gevolgen van langdurige droogte voor het gebruik van binnenvaart vanuit een verladersperspectief. Wat merken verladers in verschillende sectoren van langdurige droogte en welke acties ondernemen zij? Wat zijn de lange termijn gevolgen van achtereenvolgende jaren met veel droogte voor de Nederlandse economie? Welke maatregelen kan de rijksoverheid nemen?

Kennislijn C, Vooronderzoek

Vestigingsklimaat voor bedrijven met schepen (ER2316)

Voor een toekomstbestendige Nederlandse zeevaart is een aantrekkelijk vestigingsklimaat noodzakelijk, zo is de stelling van de sector. In een vooronderzoek inventariseert het KiM bestaande kennis rond het onderwerp vestigingsklimaat voor bedrijven met schepen. Dit wordt gedaan op basis van bestaande studies en interviews. Twee perspectieven staan centraal. Ten eerste het redersperspectief: wat weten we over de redenen van reders om wel of niet voor de Nederlandse vlag te kiezen? Ten tweede beschrijft het KiM vanuit een maatschappelijk perspectief de relatie tussen de Nederlandse vloot en zeevarenden en de Nederlandse economie op basis van bestaande literatuur.

Kennislijn C, Vooronderzoek

Regiefunctie en economische waarde digitalisering in het goederenvervoer (ER2011)

lenW zet in op een digitaliseringsstrategie voor het goederenvervoer. Er is inmiddels een programma opgesteld, opgebouwd langs drie lijnen: overheidsinformatie op orde, publiek-private samenwerking en stimuleren van basisdata infrastructuur bij bedrijven. Een kennisvraag hierbij gaat over de rol van de overheid in verhouding tot private haveninitiatieven. Vraagt digitalisering in het goederenvervoer om een andere rol van de overheid? Bijvoorbeeld bij het onafhankelijk bundelen van private data? Wat is de maatschappelijke meerwaarde van digitalisering die het private belang overstijgt? Het KiM denkt mee met voorliggende vraagstukken.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Hands-on modal shift programma goederenvervoer (ER2218)

lenW heeft praktische belemmeringen en oplossingsrichtingen voor een modal shift van goederenvervoer geïnventariseerd. Deze worden nu verder verkend. Het KiM brengt kennis in. In 2023 nemen wij deel aan regulier overleg en begeleiden wij deelonderzoeken zoals een knelpuntenanalyse.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Ontwikkelingen buisleidingen (MM1802)

Het KiM brengt kennis in bij de directie Maritieme Zaken bij vragen over het potentiële gebruik en de maatschappelijke kosten en baten van buisleidingtransport (de MKBA Deltacorridor) en over de rol van lenW. In het bijzonder denkt het KiM in 2023 mee bij het op te stellen beleidskader voor buisleidingen, gericht op het breder inzetten van buisleidingen in het transportsysteem.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Goederencorridorprogramma's (ER2317)

Opgaven ten aanzien van bereikbaarheid en duurzaamheid in de MIRT-programma's vragen om een integrale benadering van alle modaliteiten. Ze vragen ook om samenwerking met andere overheden en private partijen. Zo ook in de MIRT-programma's en MIRT-onderzoeken voor de goederencorridors. Hierin worden bereikbaarheidsopgaven integraal aangepakt, samen met andere overheden en private partijen. Het doel is een optimale, duurzame modal split van alle goederenstromen. Deze KaT bestaat uit ondersteuning met parate kennis van de goederencorridorprogramma's, met name corridor Zuid-oost en Oost. Hieronder valt ook begeleiding van uitbestede studies zoals de rol van shortsea bij modal shift in de corridors.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Modal shift: belemmeringen, langetermijninstrumenten en evaluatie (ER2318)

Begin 2023 rondt het KiM onderzoek af naar wat modal shift beleid (van wegvervoer naar vervoer per binnenvaart en spoor) in het goederenvervoer Nederland kan opleveren in termen van vermindering van negatieve externe effecten. Theoretisch gezien zou een shift moeten plaatsvinden daar waar de transportkosten per spoor en binnenvaart beduidend lager zijn dan over de weg. Het onderzoek roept de vervolgvraag op: waar zitten de belemmeringen waardoor de potentie voor die modal shift in de praktijk niet gerealiseerd wordt? (Onderzoek).

In het verlengde van een onderzoek naar die belemmeringen speelt bij beleid de vraag welke instrumenten het beste kunnen worden ingezet voor modal shift. Is dat misschien regelgeving, of subsidies, al dan niet in combinatie met convenanten? Welke instrument heeft (of welke combinatie van instrumenten hebben) welke effecten? En richt je je dan op specifieke goederenstromen of tref je generieke maatregelen? KiM kan hierover meedenken.

Tenslotte wil de beleidsdirectie meer inzicht in de effectiviteit van modal shift beleid, zowel ex-ante als ex-post. Dit vereist het meten van effecten van dat beleid op basis van indicatoren. Welke indicatoren zijn dat dan? Ook hier kan het KiM over meedenken. (KaT).

Kennislijn C, Onderzoek en Kennis-aan-Tafel

Onzekere toekomst

Gevolgen recente ontwikkelingen (Oekraïne oorlog, energiecrisis, COVID-19) voor het goederenvervoer (ER2223)

De logistieke verstoringen door COVID-19, de stijgende energieprijzen en de Oekraïne-crisis in combinatie met de EU-sancties, hadden in de eerste helft van 2022 grote invloed op het goederenvervoer. Hier heeft KiM een publicatie over opgesteld. Op verzoek van IenW gaan wij door met het monitoren van ontwikkelingen, het schatten van effecten van maatregelen en het beantwoorden van urgente vragen over bijvoorbeeld de impact op logistiek door aangescherpte security eisen. Voor het monitoren van ontwikkelingen in het goederenvervoer heeft het CBS tijdens de coronacrisis met hulp van het KiM al versneld gerapporteerd. Dergelijke snel beschikbare indicatoren zijn nog niet beschikbaar voor de zeevaart. KiM zal in overleg met CBS bekijken of voor zeevaart ook actueel te bepalen indicatoren kunnen worden ontwikkeld.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Kennisagenda toekomst binnenvaart (DG2319)

Voor het Programma Toekomst Binnenvaart is een kennisagenda nodig. Het KiM helpt bij het opstellen van de kennisagenda. De kennisagenda volgt uit de actieagenda die begin 2023 wordt opgesteld. De actieagenda kent 4 thema's, namelijk: Energietransitie, Ketenoptimalisatie, Klimaatverandering en Digitalisering.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Data en modellen

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 alsook 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

Professionalisering beleidsevaluatie

Causaliteit zeevaartbeleid en beleidsdoelen (ER2320)

In de in 2022 uitgevoerde Beleidsdoorlichting artikel 18 Scheepvaart en Havens bleek het niet mogelijk een uitspraak te doen over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid. Het vaststellen van causaliteit tussen het gevoerde zeevaartbeleid en de uitkomsten in termen van indicatoren zoals toegevoegde waarde en werkgelegenheid is lastig. Hiervoor ontbreken vaak een duidelijk geformuleerde doelstelling, een indicator of kwantitatieve data. Het KiM doet verbetersuggesties en spreekt zich uit over de meetbaarheid van zeevaartbeleid. KiM bestudeert hiertoe bestaande studies over het meten van fiscaal-, bemannings- en vlootbeleid en neemt waar relevant buitenlandse inzichten of inzichten uit andere domeinen mee.

Kennislijn C, Vooronderzoek

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 op het punt van methodiek en indicatoren, en de vernieuwde aanpak met CBS is in 2021 geëvalueerd. Ook ziet IenW kansen in de toenemende publieke beschikbaarheid van data die bijvoorbeeld helpen bij het inschatten hoe de zeevaartsector zich in de nabije toekomst ontwikkelt. Het KiM denkt mee bij de diverse monitoren. Dit wordt in 2023 voortgezet.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Evaluatie effect overgangsbepalingen binnenvaart (ER2226)

Overgangsbepalingen voorzien voor een aantal technische voorschriften aan binnenvaartschepen een overgangstermijn. Deze overgangstermijn loopt op een bepaalde datum af voor binnenvaartschepen die al bestonden bij het vaststellen van deze technische eisen (bestaande vloot). Het KiM neemt deel aan een klankbordgroep van een beleidsevaluatie van de maatregel.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

10 Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Kennisbijdrage Behavioural Insights Team (BIT) IenW	DG2319	B	KaT
Professionalisering beleidsevaluatie	Follow-up werkgroep discontovoet	ER2119	C	KaT
	Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	ER2121	C	KaT
	Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA	E712	C	KaT
	Nationaal Groeifonds kennisinbreng mobiliteit	ER2321	C	KaT

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling

Kennisbijdrage Behavioural Insights Team (BIT) van IenW (DG2319)

BIT IenW is een netwerk van kennisinstellingen, gerenommeerde gedragswetenschappers en praktijk-experts op het gebied van gedrag, met IenW als thuisbasis. Het KiM neemt deel aan de kennisuitwisseling binnen het kernteam. Eén onderwerp dat bij dit BIT wordt besproken is de monitoring van duurzaam reisgedrag ter ondersteuning van het klimaatbeleid naar aanleiding van aanbevelingen door gedragswetenschappers aan EZK. Het KiM brengt haar kennis in zoals met een overzicht van beschikbare data en door reflectie op de monitoringssystematiek.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Professionalisering beleidsevaluatie

Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA (E712)

Het KiM draagt bij aan het borgen van de kwaliteit en consistentie van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Zo stelt het KiM informatie over de MKBA beschikbaar aan beleidsmedewerkers en levert het KiM 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. Tot slot stemt het KiM af met andere kennispartijen zoals RWS, PBL en CPB over de waarderingskengetallen die in een MKBA toegepast worden.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: alle IenW-directies

Follow-up werkgroep discontovoet (ER2119)

In 2020 is een nieuwe discontovoet voor overheidsinvesteringen vastgesteld. De werkgroep gebruikt een op een aannames gebaseerde opslagfactor. Dit omdat hoge vaste kosten die, mocht het gebruik van infrastructuur tegenvallen, niet op een andere manier terugverdiend worden. Naar aanleiding van het rapport van de werkgroep discontovoet stelt het KiM een onderzoekaankpak op voor het kwantificeren van de afwijkende opslag voor transportinfrastructuur. Deze zal worden aangescherpt tijdens een expertsessie. De vraag is in hoeverre transportinfrastructuur afwijkt van 'gemiddelde' overheidsinvesteringen. De onderzoekaankpak 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. Ook is het mogelijk dat op basis van de expertsessie besloten wordt geen nader onderzoek uit te voeren.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording (ER2121)

Naast afstemming met Directie Financieel Economische Zaken (FEZ) over onder andere de systematiek van beleidsdoorlichtingen, neemt het KiM deel aan de in 2020 ingestelde lenW-brede Beleidsevaluatiecommissie.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Nationaal Groeifonds kennisinbreng mobiliteit (ER2321)

In voorgaande jaren was KiM betrokken bij het aanscherpen van de onderbouwing van lenW voorstellen voor het groeifonds. Het KiM leverde onder andere inzichten uit relevante studies op het vlak van mobiliteit en van afwegingsinstrumenten zoals de MKBA. In 2023 beantwoorden wij in afstemming met lenW kennisvragen van de stafdirectie van het Nationaal Groeifonds over mobiliteitsontwikkelingen en inzet van afwegingskaders bij mobiliteitsinvesteringen.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: alle lenW-directies

11 Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Het verdienpotentieel van slimme en duurzame mobiliteit	DG2122	B	KaT
	Afstemming (ondergrondse) energieaanbod en (bovengrondse) energievraag	DG2124	B	KaT

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling

Het verdienpotentieel van slimme en duurzame mobiliteit in export (DG2122)

De Directie Internationaal wil het verdienpotentieel van het Nederlandse bedrijfsleven in het buitenland in kaart brengen op het thema duurzame mobiliteit. Het doel is betere samenwerking te verkrijgen met de zes prioritaire landen in de energietransitie, (België, Frankrijk, Duitsland, VK, VS en China) waardoor een beter economisch rendement wordt gehaald op duurzame mobiliteit en de transitie wordt versneld. Het onderzoek naar het verdienpotentieel wordt uitbesteed en het KIM adviseert over de onderzoekaspecten.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

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

Op dit onderwerp laat Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal een onderzoek uitvoeren met als doel om de kansen en knelpunten van de energievoorziening langs verschillende Europese Transportcorridors te onderzoeken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan elektrische laadpunten voor het goederenvervoer langs de North Sea-Baltic Corridor of de Rhine-Alpine corridor. Waar kan Nederland in de aanpak van knelpunten samenwerken met (een consortium) andere landen? Het KIM heeft een begeleidende rol.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: directie Duurzame Mobiliteit

12 Directoraat-Generaal Water en Bodem

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Afwegingen bij klimaatadaptatie in het mobiliteitssysteem (netwerken)	DG2201	B	KaT

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling

Afwegingen bij klimaatadaptatie in het mobiliteitssysteem (DG2201)

De directie Waterveiligheid, Klimaatadaptatie en Bestuur heeft een coördinerende rol voor IenW op het dossier Klimaatadaptatie. Mogelijke gevolgen van klimaatverandering voor de mobiliteitsinfrastructuur heeft het KiM in 2021 in kaart gebracht, net als mogelijke adaptatiemaatregelen. De infrastructuurnetwerken zijn gevoelig voor fysieke schade aan de infrastructuur en verminderde functionaliteit als gevolg van droogte, hitte, hevige neerslag en andere extreme weersomstandigheden die voortkomen uit klimaatverandering. IenW werkt aan een afwegingskader: hoe kan een afweging worden gemaakt van de functionaliteit van de verschillende netwerken ten opzichte van het voorkomen van negatieve effecten door klimaatgebeurtenissen? Het KiM brengt hierbij kennis in. Ook bij andere ruimtelijke vraagstukken zoals bij de woningbouwopgave komt meer bewustwording van klimaatadaptatie-vraagstukken. Het KiM vervult een klankbordfunctie bij het uitwerken van de relatie tussen woningbouw en klimaatadaptatie in het mobiliteitssysteem bij het interdepartementaal overleg tussen DGWB en het Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Kennislijn B, Kennis-aan-Tafel

Ook betrokken: directie Wegen en Verkeersveiligheid

13 Basisprojecten

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Sturen op bereikbaarheid	Bereikbaarheid, energiegebruik en verkeersveiligheid bij een veranderende rijsnelheid	DG2320	B	Onderzoek
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Mobiliteit bij een tekort aan duurzame energie	DG2206	B	Onderzoek
Onzekere toekomst	Bijdrage scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO)	ER2207	A	KaT
Data en modellen	Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	A	Onderzoek
	Maatwerkonderzoek met MPN	DM1702	A	Onderzoek

Sturen op bereikbaarheid

Bereikbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid afhankelijk van rijsnelheid (DG2320)

Maatregelen kunnen tegelijk een effect hebben op zowel de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid als op duurzaamheid. Zo is een verlaging van de maximum snelheid waarschijnlijk goed voor de duurzaamheid en slecht voor de bereikbaarheid, en is het effect op de verkeersveiligheid onduidelijk. In dit project inventariseren we met behulp van een of meer case studies hoe afruil tussen verschillende aspecten verloopt met als uitgangspunt de snelheidsverandering. De nadruk ligt op de mate waarin verandering van de rijsnelheid elk van deze drie aspecten beïnvloedt.

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: directie Wegen en verkeersveiligheid, directie Duurzame Mobiliteit

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling

Mobiliteit bij een tekort aan duurzame energie (DG2206)

Als we ons huidige niveau van mobiliteit willen behouden of laten groeien, én de energie die daarvoor nodig is CO₂-neutraal moet zijn, gaat dit veel geld, ruimte en (primaire) energie kosten, zo blijkt uit Energieketens voor CO₂-neutrale mobiliteit (KiM, 2022). Het KiM onderzoekt welke beleidsmaatregelen we nu kunnen treffen, als het aannemelijk is dat CO₂-neutrale mobiliteitsdoelen in 2050 niet behaald worden door mogelijke tekorten aan CO₂-neutrale energie.

Kennislijn B, Onderzoek

Ook betrokken: directie Duurzame Mobiliteit

Onzekere toekomst

Bijdrage scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO) (ER2207)

Het PBL begon in november 2021 aan de voorbereidingen van de ontwikkeling van nieuwe WLO-scenario's. Het KiM levert hier een beperkte kennisbijdrage aan, gericht op mobiliteitsonderwerpen. De vervolgfases zullen enkele jaren beslaan; oplevering van de scenario's is in het voorjaar van 2024 voorzien.

Kennislijn C, Kennis-aan-Tafel

Data en modellen

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 gezinsamenstelling, verhuizen, enzovoort). In 2012 is het KiM gestart met een longitudinaal mobiliteitsonderzoek, het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Dit onderzoek is gericht op het verkrijgen van inzicht in de invloed van veranderingen in de omstandigheden van personen en groepen (verandering in gezinsamenstelling, verhuizen, COVID-19 pandemie enzovoort) en van beleidsmaatregelen op de mobiliteit. In het najaar van 2023 wordt de elfde 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

Maatwerkonderzoek met MPN (DM1702)

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

Kennislijn A, Onderzoek

Bijlage A

Overzicht projecten naar thema

IenW-directies	
ISM	Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit
DuMo	Directie Duurzame Mobiliteit
OVS	Directie Openbaar Vervoer en Spoor
WV	Directie Wegen en Verkeersveiligheid en directie Vrachtwagenheffing
M&G	Directie Mobiliteit en Gebieden en Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
LV	Directie Luchtvaart
MZ	Directie Maritieme Zaken
ASA en FEZ	Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken
DGMI	Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal
DGWB	Directoraat-Generaal Water en Bodem
KiM	Basisprojecten Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

1 Sturen op bereikbaarheid

Directie	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
DuMo	De relatie tussen actieve vervoerwijzen en bereikbaarheid	MB2204	A	KaT
ISM	Mogelijke bereikbaarheidsdoelstellingen	MB2215	A	Onderzoek
	Kennisagenda mobiliteitsarmoede en onderzoek bereikbaarheidsarmoede	MB2107	A	KaT en onderzoek
	Kwantificering bereikbaarheidsarmoede	MB2303	A	Vooronderzoek
	Betaalbaarheid mobiliteit en effecten koopkracht op mobiliteit	MB2304	A	Vooronderzoek
	Doorontwikkeling en verdelingseffecten bereikbaarheidsindicator	MB2302	A	KaT
	De waarde van bereikbaarheid	ER2203	C	Onderzoek
KiM	Bereikbaarheid, energiegebruik en verkeersveiligheid bij een veranderende rijsnelheid	DG2320	B	Onderzoek

LV	Het belang van de directe vlucht	MB2318	A	Onderzoek
MZ	Update van de goederenvervoeragenda	MB2321	A	KaT
OVS	Herziening TEN-T verordening en het spoorvervoer	MB2310	A	KaT
WV	Doorstroming en gedragsmaatregelen	MB2313	A	KaT

2 Duurzame mobiliteit in ontwikkeling

KiM	Mobiliteit bij een tekort aan duurzame energie	DG2206	B	KaT
ASA en FEZ	Kennisbijdrage Kennisbijdrage Behavioural Insights Team IenW	DG2319	B	KaT
DGMI	Het verdienpotentieel van slimme en duurzame mobiliteit	DG2122	B	KaT
	Afstemming (ondergrondse) energieaanbod en (bovengrondse) energievraag	DG2124	B	KaT
DGWB	Afwegingen bij klimaatadaptatie in het mobiliteitssysteem (netwerken)	DG2201	B	KaT
DuMo	Vergroening zakelijke mobiliteit	MB2306	A	Onderzoek
	Vergroening van reisgedrag voor iedereen	MB2305	A	KaT
	Vergroening recreatieve reizen	MB2307	A	Vooronderzoek
	Hoe kunnen we dubbeltelling van CO ₂ -reductie van gestapelde maatregelen voorkomen?	DG2302	B	Onderzoek
	Wat betekent de export van auto's naar Afrika voor de klimaatopgave?	DG2303	B	Vooronderzoek
	Wat zijn de drijfveren voor het verduurzamen van lange-afstandvrachtvervoer over de weg?	DG2304	B	Vooronderzoek
	Wat zijn de functionaliteitsdrempels van elektrische personenauto's?	DG2305	B	Vooronderzoek
	Verdeling van biogas tussen mobiliteit en woningen	DG2220	B	KaT
	Transitiekaarten duurzame mobiliteit	DG2221	B	KaT
LV	Klimaatbesef en vliegen	MB2121	A	Onderzoek
	Wat is de rol van de overheid bij de transitie van luchthavens naar energy hubs?	DG2311	B	Vooronderzoek
	Invoering CO ₂ -plafond	DG2127	B	KaT
	Wat is de rol van privévliegtuigen in de verduurzamingsopgave?	DG2312	B	KaT
	CO ₂ -effecten van differentiatie vliegbelasting	DG2313	B	KaT

MZ	Kunnen de randvoorwaarden voor de transitie naar een CO ₂ -neutrale binnenvaart op tijd worden ingevuld?	DG2314	B	Onderzoek
	Hoe kan de duurzaamheidstransitie versneld worden, vanuit maatschappelijk en bedrijfs-economisch perspectief?	DG2315	B	Vooronderzoek
	Verkenning toekomst van bunkeren van scheepsbrandstof in de Rotterdamse haven	DG2316	B	Vooronderzoek
	Normering voor de binnenvaart	DG2317	B	KaT
	Effect van maatregelen tegen Rusland op bunkerbrandstoffenmarkt en decarbonisatie	DG2318	B	KaT
WV	Welke verkeersveiligheidsproblemen worden niet met infrastructurele maatregelen opgelost en wat zijn dan de alternatieven?	DG2114	B	Onderzoek
	Welk gedrag hoort bij tanken en laden op verzorgingsplaatsen?	DG2306	B	Vooronderzoek
	Integrale aanpak om rijden onder invloed te verminderen	DG2307	B	KaT
	Vorbereiding evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid	DG2308	B	KaT

3 Verstedelijking en woningbouw

ISM	Kennisinbreng monitor NOVI	MB2221	A	KaT
M&G	Waar is ruimte in het mobiliteitssysteem voor woningbouw?	DG2210	B	Vooronderzoek
	Aanscherping NOVI	DG2310	B	KaT
	Voorwaarden voor inclusief programmeren	ER2313	C	Vooronderzoek

4 Modaliteiten en maatregelen

DuMo	Gezondheidseffecten van fietsen en het belang van fietsende werknemers voor werkgevers	DG2107	A	Onderzoek
	Meer inzicht in lopen	MB2203	A	Onderzoek
	Fietsfeiten 3.0	MB2308	A	Onderzoek
	Kosten van fietsen	MB2309	A	Onderzoek
	Kennisinbreng actieve vervoerwijzen	MG1603	A	KaT
ISM	Mobiliteitsbeeld 2023	MB2301	A	Onderzoek
	Update bedrijfseconomische kostengetallen goederenvervoer	ER2115	C	Onderzoek
	Betalen naar gebruik effectstudies	ER2301	C	KaT

LV	Luchtvracht	MB2207	A	Onderzoek
	Vlieggeneigdheid	MB2209	A	Onderzoek
	Substitutie vliegen door reizen met de trein	MB2319	A	Onderzoek
	Aeolus	B1014	A	KaT
	Monitor luchthavencapaciteit	MB2208	A	KaT
	De rol van drones en vertiports in het mobiliteitssysteem	MB2320	A	Vooronderzoek
	Nachtluchten	ER2219	C	KaT
MZ	Gevolgen van droogte op de vaarwegen vanuit verladersperspectief	ER2315	C	Vooronderzoek
	Vestigingsklimaat voor bedrijven met schepen	ER2316	C	Vooronderzoek
	Regiefunctie en economische waarde digitalisering in het goederenvervoer	ER2011	C	KaT
	Hands-on modal shift programma goederenvervoer	ER2218	C	KaT
	Goederencorridorprogramma's	ER2317	C	KaT
	Modal shift: belemmeringen, langetermijn-instrumenten en evaluatie	ER2318	C	KaT
	Ontwikkeling beleidskader voor buisleidingen	MM1802	C	KaT
OVS	Vraagafhankelijk openbaar vervoer: ervaringen en kansen	MB2211	A	Onderzoek
OVS	Kansen voor het hoofdrailnet	MB2213	A	Onderzoek
	Kosten auto versus kosten openbaar vervoer	MB2214	A	Onderzoek
	Ex-postanalyse Bus Rapid Transit	MB2113	A	KaT
	Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT
	Herziening van prioritering op het spoornet	MB2311	A	KaT
	Maatschappelijke effecten van ov	ER2209	C	Onderzoek
	Het maatschappelijk belang van spoor-goederenvervoer	ER2304	C	Onderzoek
	Internationale benchmark prestaties NS en Prorail	ER2305	C	KaT en onderzoek
	MKBA update 3RX	ER2024	C	KaT
	Evaluatie deregulering taximarkt	ER2210	C	KaT
	Monitoren kosten spoorgoederenvervoer	ER2224	C	KaT
	Beleidsevaluatie beschikbaarheidsvergoeding	ER2306	C	KaT
	Toekomstvisie spoorgoederenvervoer	ER2307	C	KaT

WV	Toekomst deelauto	MB2217	A	Onderzoek
	Nieuwe vormen van autobeschikbaarheid	MB2315	A	Onderzoek
	Verdieping attitudes van reizigers en vervoerders ten aanzien van vervoerswijzen	MB2314	A	Vooronderzoek
	De auto-atlas	MB2316	A	Onderzoek
	Landelijk Crisisplan Olie	DG2219	B	KaT
	Pilot Electric Road Systems	DG2309	B	KaT
	Evaluatie fiscale vrijstelling woon-werkverkeer	ER2222	C	KaT
	Tariefdifferentiatie vrachtwagenheffing in verband met herziening Eurovignetrichtlijn	ER2309	C	KaT

5 Digitalisering en innovatie

ISM	Verkenning innovatieve maar nog onrijpe technieken met potentiële bijdrage aan CO ₂ - en energieneutrale mobiliteit	DG2301	B	Vooronderzoek
LV	Innovatiestrategie voor de luchtvaart	DG2218	B	KaT
WV	Monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	A	KaT
	Kennisbijdrage smart mobility	MB2117	A	KaT

6 Onzekere toekomst

DuMo	Thuiswerken en thuis onderwijs volgen: komen de verwachtingen uit	MB2202	A	KaT en onderzoek
ISM	Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties	MG1910	A	Onderzoek
	Mobiliteitsvisie	MB2220	A	KaT
	Integrale Mobiliteitsanalyse 2025	MB2322	A	KaT
	Paradigma shift in transport planning: monitoren transitie	ER2204	C	KaT
KiM	Bijdrage scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO)	ER2207	A	KaT
MZ	Gevolgen recente ontwikkelingen (Oekraïne oorlog, energiecrisis, COVID-19) voor het goederenvervoer	ER2223	C	KaT
	Kennisagenda toekomst binnenvaart	ER2319	C	KaT
OVS	Waar is de reiziger gebleven? Marktveranderingen op de middellange termijn	MB2312	A	Onderzoek
	Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld ov	BR1420	A	KaT
	Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet	ER2229	C	KaT

WV	Is de BREVER-wet nog geldig?	MB2317	A	Onderzoek
	Toekomstvisie automobility	MB2015	A	KaT

7 Afwegen in tijden van schaarste

ISM	Gevolgen van schaarste voor mobiliteit	ER2205	C	Onderzoek
	Bekostigingsvraagstukken	ER2302	C	KaT
LV	Capaciteitsbeperkingen Schiphol en connectiviteit	ER2314	C	Onderzoek
	Luchthavenbesluiten regionale luchthavens	ER2104	C	KaT
WV	Basiskwaliteitsniveau Rijkswaterstaat netwerken	ER2310	C	KaT

8 Data en modellen

DuMo	Ontwikkeling vracht- en bestelwagenmodel	MB2201	A	KaT
ISM	IenW-traject integratie en governance modellen	DM1106	A	KaT
	Kennisbijdrage aan het CBS mobiliteitsonderzoek ODIN	DM1719	A	KaT
KiM	Begeleiding van en samenwerking in maatwerkonderzoek met MPN	DM1702	A	Onderzoek
KiM	Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	A	Onderzoek
MZ	In- uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	A	KaT
OVS	Databehoeft openbaar vervoer	DM1404	A	KaT

9 Professionalisering beleidsevaluatie

ASA en FEZ	Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA	E712	C	KaT
	Follow-up werkgroep discontovoet	ER2119	C	KaT
	Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	ER2121	C	KaT
	Nationaal Groeifonds kennisinbreng mobiliteit	ER2321	C	KaT
ISM	Hoofdonderzoek waardering reistijd en betrouwbaarheid	EA1903	C	Onderzoek
	(Prijs)elasticiteiten heroverwogen	ER2208	C	Onderzoek
	Follow-up brede welvaart en mobiliteit	ER2201	C	KaT
	Afweegmethode Mobiliteitsfonds	ER2303	C	KaT

LV	Reistijdwaardering voor- en natransport luchtvaart	ER2125	C	Onderzoek
	Follow-up onderzoeksagenda werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's	ER2221	C	KaT
M&G	Eenheid en integraliteit in afwegingskaders	ER2110	C	KaT
MZ	Causaliteit zeevaartbeleid en beleidsdoelen	ER2320	C	Onderzoek
	Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie	EA1614	C	KaT
	Evaluatie effect overgangsbepalingen binnenvaart	ER2226	C	KaT
OVS	Stedelijk ov: overtreffen de resultaten de verwachtingen?	ER2211	C	Onderzoek
	MIRT-onderzoek Lelylijn	ER2227	C	KaT
WV	Evaluatie programma vrachtwagenheffing	ER2311	C	KaT
	Beleidsdoorlichting artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	ER2312	C	KaT

Bijlage B

Overzicht projecten naar IenW-directie

Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit

Thema	Titel	Nummer	Kennislijn	Type
Sturen op bereikbaarheid	Mogelijke bereikbaarheidsdoelstellingen	MB2215	A	Onderzoek
	Doorontwikkeling en verdelingseffecten bereikbaarheidsindicator	MB2302	A	KaT
	De waarde van bereikbaarheid	ER2203	C	Onderzoek
	Kennisagenda mobiliteitsarmoede en onderzoek bereikbaarheidsarmoede	MB2107	A	KaT en onderzoek
	Kwantificering bereikbaarheidsarmoede	MB2303	A	Vooronderzoek
	Betaalbaarheid mobiliteit en effecten koopkracht op mobiliteit	MB2304	A	Vooronderzoek
Verstedelijking en woningbouw	Kennisinbreng monitor NOVI	MB2221	A	KaT
Modaliteiten en maatregelen	Mobiliteitsbeeld 2023	MB2301	A	Onderzoek
	Update bedrijfseconomische kosten-kengetallen goederenvervoer	ER2115	C	Onderzoek
	Betalen naar gebruik effectstudies	ER2301	C	KaT
Digitalisering en innovatie	Verkenning innovatieve maar nog onrijpe technieken met potentiële bijdrage aan CO ₂ - en energieneutrale mobiliteit	DG2301	B	Vooronderzoek
Onzekere toekomst	Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties	MG1910	A	Onderzoek
	Mobiliteitsvisie	MB2220	A	KaT
	Integrale Mobiliteitsanalyse 2025	MB2322	A	KaT
	Paradigma shift in transport planning: monitoren transities	ER2204	C	KaT
Afwegen in tijden van schaarste	Gevolgen van schaarste voor mobiliteit	ER2205	C	Onderzoek
	Bekostigingsvraagstukken	ER2302	C	KaT
Data en modellen	IenW-traject integratie en governance modellen	DM1106	A	KaT
	Kennisbijdrage aan het CBS mobiliteitsonderzoek ODIN	DM1719	A	KaT

Professionalisering beleids-evaluatie	Hoofdonderzoek waardering reistijd en betrouwbaarheid	EA1903	C	Onderzoek
	(Prijs)elasticiteiten heroverwogen	ER2208	C	Onderzoek
	Follow-up brede welvaart en mobiliteit	ER2201	C	KaT
	Afweegmethode Mobiliteitsfonds	ER2303	C	KaT

Directie Duurzame Mobiliteit

Sturen op bereikbaarheid	De relatie tussen actieve vervoerswijzen en bereikbaarheid	MB2204	A	KaT
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Vergroening van reisgedrag voor iedereen	MB2305	A	KaT
	Vergroening zakelijke mobiliteit	MB2306	A	Onderzoek
	Vergroening recreatieve reizen	MB2307	A	Vooronderzoek
	Hoe kunnen we dubbeltelling van CO ₂ -reductie van gestapelde maatregelen voorkomen?	DG2302	B	Onderzoek
	Wat betekent de export van auto's naar Afrika voor de klimaatopgave?	DG2303	B	Vooronderzoek
	Wat zijn de drijfveren voor het verduurzamen van lange-afstandvrachtvervoer over de weg?	DG2304	B	Vooronderzoek
	Transitiekarten duurzame mobiliteit	DG2221	B	KaT
	Verdeling van biogas tussen mobiliteit en woningen	DG2220	B	KaT
	Wat zijn de functionaliteitsdrempels van elektrische personenauto's?	DG2305	B	Vooronderzoek
Modaliteiten en maatregelen	Gezondheidseffecten van fietsen en het belang van fietsende werknemers voor werkgevers	DG2107	A	Onderzoek
	Meer inzicht in lopen	MB2203	A	Onderzoek
	Fietsfeiten 3.0	MB2308	A	Onderzoek
	Kosten van fietsen	MB2309	A	Onderzoek
	Kennisinbreng actieve vervoerswijzen	MG1603	A	KaT
Onzekere toekomst	Thuiswerken en thuis onderwijs volgen: komen de verwachtingen uit	MB2202	A	KaT en onderzoek
Data en modellen	Ontwikkeling vracht- en bestelwagenmodel	MB2201	A	KaT

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Sturen op bereikbaarheid	Herziening TEN-T verordening en het spoorvervoer	MB2310	A	KaT
Modaliteiten en maatregelen	Vraagafhankelijk openbaar vervoer: ervaringen en kansen	MB2211	A	Onderzoek
	Kansen voor het hoofdrailnet	MB2213	A	Onderzoek
	Kosten auto versus kosten openbaar vervoer	MB2214	A	Onderzoek
	Herziening van prioritering op het spoornet	MB2311	A	KaT
	Ex-postanalyse Bus Rapid Transit	MB2113	A	KaT
	Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT
	Maatschappelijke effecten van ov	ER2209	C	Onderzoek
	Monitoren kosten spoorgoederenvervoer	ER2224	C	KaT
	Toekomstvisie spoorgoederenvervoer	ER2307	C	KaT
	Het maatschappelijk belang van spoorgoederenvervoer	ER2304	C	Onderzoek
	Internationale benchmark prestaties NS en Prorail	ER2305	C	KaT en onderzoek
	MKBA update 3RX	ER2024	C	KaT
	Evaluatie deregulering taximarkt	ER2210	C	KaT
	Beleidsevaluatie beschikbaarheidsvergoeding ov	ER2306	C	KaT
Onzekere toekomst	Waar is de reiziger gebleven – marktveranderingen op de middellange termijn?	MB2312	A	Onderzoek
	Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld ov	BR1420	A	KaT
	Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet	ER2229	C	KaT
Data en modellen	Databehoefte openbaar vervoer voor de rijksoverheid	DM1404	A	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	Stedelijk ov: overtreffen de resultaten de verwachtingen?	ER2211	C	Onderzoek
	MIRT-onderzoek Lelylijn	ER2227	C	KaT

Directie Wegen en Verkeersveiligheid en directie Vrachtwagenheffing

Sturen op bereikbaarheid	Doorstroming en gedragsmaatregelen	MB2313	A	KaT
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Welk gedrag hoort bij tanken en laden op verzorgingsplaatsen?	DG2306	B	Vooronderzoek
	Welke verkeersveiligheidsproblemen worden niet met infrastructurele maatregelen opgelost en wat zijn dan de alternatieven?	DG2114	B	Onderzoek
	Integrale aanpak om rijden onder invloed te verminderen	DG2307	B	KaT
	Voorbereiding evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid	DG2308	B	KaT
Modaliteiten en maatregelen	Toekomst deelauto	MB2217	A	Onderzoek
	Nieuwe vormen van autobeschikbaarheid	MB2315	A	Onderzoek
	De auto-atlas	MB2316	A	Onderzoek
	Verdieping attitudes van reizigers en vervoerders ten aanzien van vervoerswijzen	MB2314	A	Vooronderzoek
	Pilot Electric Road Systems	DG2309	B	KaT
	Landelijk Crisisplan Olie	DG2219	B	KaT
	Evaluatie fiscale vrijstelling woon-werkverkeer	ER2222	C	KaT
	Tariefdifferentiatie vrachtwagenheffing in verband met herziening Eurovignet-richtlijn	ER2309	C	KaT
Digitalisering en innovatie	Monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	A	KaT
	Kennisbijdrage smart mobility	MB2117	A	KaT
Onzekere toekomst	Is de BREVER-wet nog geldig?	MB2317	A	Onderzoek
	Toekomstvisie automobilititeit	MB2015	A	KaT
Afwegen in tijden van schaarste	Basiskwaliteitsniveau Rijkswaterstaat netwerken	ER2310	C	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	Evaluatie programma vrachtwagenheffing	ER2311	C	KaT
	Beleidsdoorlichting artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	ER2312	C	KaT

Directie Mobiliteit en Gebieden en Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Verstedelijking en woningbouw	Waar is ruimte in het mobiliteitssysteem voor woningbouw?	DG2210	B	Vooronderzoek
	Aanscherping NOVI	DG2310	B	KaT
	Voorwaarden voor inclusief programmeren	ER2313	C	Vooronderzoek
Professionalisering beleids-evaluatie	Eenheid en integraliteit in afwegingskaders	ER2110	C	KaT

Directie Luchtvaart

Sturen op bereikbaarheid	Het belang van de directe vlucht	MB2318	A	Onderzoek
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Klimaatbesef en vliegen	MB2121	A	Onderzoek
	Wat is de rol van de overheid bij de transitie van luchthavens naar energy hubs?	DG2311	B	Vooronderzoek
	Wat is de rol van privévliegtuigen in de verduurzamingsopgave?	DG2312	B	KaT
	Invoering CO ₂ -plafond	DG2127	B	KaT
	CO ₂ -effecten van differentiatie vliegbelasting	DG2313	B	KaT
Modaliteiten en maatregelen	Luchtvracht	MB2207	A	Onderzoek
	Vlieggeneigdheid	MB2209	A	Onderzoek
	Substitutie vliegen door reizen met de trein	MB2319	A	Onderzoek
	Aeolus	B1014	A	KaT
	De rol van drones en vertiports in het mobiliteitssysteem	MB2320	A	Vooronderzoek
	Nachtvluchten	ER2219	C	KaT
Digitalisering en innovatie	Innovatiestrategie voor de luchtvaart	DG2218	B	KaT
Afwegen in tijden van schaarste	Capaciteitsbeperkingen Schiphol en connectiviteit	ER2314	C	Onderzoek
	Luchthavenbesluiten regionale luchthavens	ER2104	C	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	Reistijdwaardering voor- en natransport luchtvaart	ER2125	C	Onderzoek
	Follow-up onderzoeksagenda werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's	ER2221	C	KaT

Directie Maritieme Zaken

Sturen op bereikbaarheid	Update van de goederenvervoeragenda	MB2321	A	KaT
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Kunnen de randvoorwaarden voor de transitie naar een CO ₂ -neutrale binnenvaart op tijd worden ingevuld?	DG2314	B	Onderzoek
	Hoe kan de duurzaamheidstransitie versneld worden, vanuit maatschappelijk en bedrijfseconomisch perspectief?	DG2315	B	Vooronderzoek
	Verkenning toekomst van bunkeren van scheepsbrandstof in de Rotterdamse haven	DG2316	B	Vooronderzoek
	Effect van Russische sancties op bunkerbrandstoffenmarkt en decarbonisatie	DG2317	B	KaT
	Normering voor de binnenvaart	DG2318	B	KaT
Modaliteiten en maatregelen	Gevolgen van droogte op de vaarwegen vanuit verladersperspectief	ER2315	C	Vooronderzoek
	Vestigingsklimaat voor bedrijven met schepen	ER2316	C	Vooronderzoek
	Regiefunctie en economische waarde digitalisering in het goederenvervoer	ER2011	C	KaT
	Hands-on modal shift programma goederenvervoer	ER2218	C	KaT
	Ontwikkeling beleidskader voor buisleidingen	MM1802	C	KaT
	Goederencorridorprogramma's	ER2317	C	KaT
	Modal shift: belemmeringen, langetermijninstrumenten en evaluatie	ER2318	C	KaT
Onzekere toekomst	Gevolgen recente ontwikkelingen (Oekraïne oorlog, energiecrisis, COVID-19) voor het goederenvervoer	ER2223	C	KaT
	Kennisagenda toekomst binnenvaart	ER2319	C	KaT
Data en modellen	In- uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	A	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	Causaliteit zeevaartbeleid en beleidsdoelen	ER2320	C	Onderzoek
	Evaluatie effect overgangsbepalingen binnenvaart	ER2226	C	KaT
	Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem	EA1614	C	KaT

Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Kennisbijdrage Behavioural Insights Team (BIT) IenW	DG2319	B	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	Follow-up werkgroep discontovoet	ER2119	C	KaT
	Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	ER2121	C	KaT
	Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA	E712	C	KaT
	Nationaal Groeifonds kennisinbreng mobiliteit	ER2321	C	KaT

Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Het verdienpotentieel van slimme en duurzame mobiliteit	DG2122	B	KaT
	Afstemming (ondergrondse) energie-aanbod en (bovengrondse) energievraag	DG2124	B	KaT

Directoraat-Generaal Water en Bodem

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Afwegingen bij klimaatadaptatie in het mobiliteitssysteem (netwerken)	DG2201	B	KaT
--	---	--------	---	-----

Basisprojecten

Sturen op bereikbaarheid	Bereikbaarheid, energiegebruik en verkeersveiligheid bij een veranderende rijnsnelheid	DG2320	B	Onderzoek
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	Mobiliteit bij een tekort aan duurzame energie	DG2206	B	KaT
Onzekere toekomst	Bijdrage scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO)	ER2207	A	KaT
Data en modellen	Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	A	Onderzoek
	Maatwerkonderzoek met MPN	DM1702	A	Onderzoek

Bijlage C

Overzicht projecten naar kennislijn

IenW-directies	
ISM	Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit
DuMo	Directie Duurzame Mobiliteit
OVS	Directie Openbaar Vervoer en Spoor
WV	Directie Wegen en Verkeersveiligheid en directie Vrachtwagenheffing
M&G	Directie Mobiliteit en Gebieden en Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
LV	Directie Luchtvaart
MZ	Directie Maritieme Zaken
ASA en FEZ	Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken
DGMI	Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal
DGWB	Directoraat-Generaal Water en Bodem
KiM	Basisprojecten Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Kennislijn A

Thema	Directie	Titel	Nummer	Type
Sturen op bereikbaarheid	DuMo	De relatie tussen actieve vervoerwijzen en bereikbaarheid	MB2204	KaT
	ISM	Mogelijke bereikbaarheidsdoelstellingen	MB2215	Onderzoek
	ISM	Kennisagenda mobiliteitsarmoede en onderzoek bereikbaarheidsarmoede	MB2107	KaT en onderzoek
	ISM	Kwantificering bereikbaarheidsarmoede	MB2303	Vooronderzoek
	ISM	Betaalbaarheid mobiliteit en effecten koopkracht op mobiliteit	MB2304	Vooronderzoek
	ISM	Doorontwikkeling en verdelings-effecten bereikbaarheidsindicator	MB2302	KaT
	LV	Het belang van de directe vlucht	MB2318	Onderzoek
	MZ	Update van de goederenvervoeragenda	MB2321	KaT
	OVS	Herziening TEN-T verordening en het spoorvervoer	MB2310	KaT
	WV	Doorstroming en gedragsmaatregelen	MB2313	KaT

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	DuMo	Vergroening zakelijke mobiliteit	MB2306	Onderzoek
	DuMo	Vergroening van reisgedrag voor iedereen	MB2305	KaT
	DuMo	Vergroening recreatieve reizen	MB2307	Vooronderzoek
	LV	Klimaatbesef en vliegen	MB2121	Onderzoek
Verstedelijking en woningbouw	ISM	Kennisinbreng monitor NOVI	MB2221	KaT
Modaliteiten en maatregelen	DuMo	Gezondheidseffecten van fietsen en het belang van fietsende werknemers voor werkgevers	DG2107	Onderzoek
	DuMo	Meer inzicht in lopen	MB2203	Onderzoek
	DuMo	Fietsfeiten 3.0	MB2308	Onderzoek
	DuMo	Kosten van fietsen	MB2309	Onderzoek
	DuMo	Kennisinbreng actieve vervoerwijzen	MG1603	KaT
	ISM	Mobiliteitsbeeld 2023	MB2301	Onderzoek
	LV	Luchtvracht	MB2207	Onderzoek
	LV	Vlieggeneigdheid	MB2209	Onderzoek
	LV	Substitutie vliegen door reizen met de trein	MB2319	Onderzoek
	LV	Aeolus	B1014	KaT
	LV	Monitor luchthavencapaciteit	MB2208	KaT
	LV	De rol van drones en vertiports in het mobiliteitssysteem	MB2320	Vooronderzoek
	OVS	Vraagafhankelijk openbaar vervoer: ervaringen en kansen	MB2211	Onderzoek
	OVS	Kansen voor het hoofdrailnet	MB2213	Onderzoek
	OVS	Kosten auto versus kosten openbaar vervoer	MB2214	Onderzoek
	OVS	Ex-postanalyse Bus Rapid Transit	MB2113	KaT
	OVS	Internationaal personenvervoer	MB2210	KaT
	OVS	Herziening van prioritering op het spoornet	MB2311	KaT
	WV	Toekomst deelauto	MB2217	Onderzoek
	WV	Nieuwe vormen van autobeschikbaarheid	MB2315	Onderzoek
WV	Verdieping attitudes van reizigers en vervoerders ten aanzien van vervoerswijzen	MB2314	Vooronderzoek	
WV	De auto-atlas	MB2316	Onderzoek	
Digitalisering en innovatie	WV	Monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	KaT
	WV	Kennisbijdrage smart mobility	MB2117	KaT

Onzekere toekomst	DuMo	Thuiswerken en thuis onderwijs volgen: komen de verwachtingen uit	MB2202	KaT en onderzoek
	ISM	Verschillen en overeenkomsten in mobiliteit tussen generaties	MG1910	Onderzoek
	ISM	Mobiliteitsvisie	MB2220	KaT
	ISM	Integrale Mobiliteitsanalyse 2025	MB2322	KaT
	KiM	Bijdrage scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO)	ER2207	KaT
	OVS	Waar is de reiziger gebleven? Marktveranderingen op de middellange termijn	MB2312	Onderzoek
	OVS	Kennisbijdrage monitoring Toekomstbeeld ov	BR1420	KaT
	WV	Is de BREVER-wet nog geldig?	MB2317	Onderzoek
	WV	Toekomstvisie automobilititeit	MB2015	KaT
Data en modellen	DuMo	Ontwikkeling vracht- en bestelwagenmodel	MB2201	KaT
	ISM	IenW-traject integratie en governance modellen	DM1106	KaT
	ISM	Kennisbijdrage aan het CBS mobiliteitsonderzoek ODiN	DM1719	KaT
	KiM	Begeleiding van en samenwerking in maatwerkonderzoek met MPN	DM1702	Onderzoek
	KiM	Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	Onderzoek
	MZ	In- uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	KaT
	OVS	Databehoefte openbaar vervoer	DM1404	KaT

Kennislijn B

Sturen op bereikbaarheid	KiM	Bereikbaarheid, energiegebruik en verkeersveiligheid bij een veranderende rijsnelheid	DG2320	Onderzoek
Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	ASA en FEZ	Kennisbijdrage Kennisbijdrage Behavioural Insights Team IenW	DG2319	KaT
	DGMI	Het verdienpotentieel van slimme en duurzame mobiliteit	DG2122	KaT
	DGMI	Afstemming (ondergrondse) energie-aanbod en (bovengrondse) energievraag	DG2124	KaT
	DGWB	Afwegingen bij klimaatadaptatie in het mobiliteitssysteem (netwerken)	DG2201	KaT
	DuMo	Hoe kunnen we dubbeltelling van CO ₂ -reductie van gestapelde maatregelen voorkomen?	DG2302	Onderzoek

Duurzame mobiliteit in ontwikkeling	DuMo	Wat betekent de export van auto's naar Afrika voor de klimaatopgave?	DG2303	Vooronderzoek
	DuMo	Wat zijn de drijfveren voor het verduurzamen van lange-afstandvrachtvervoer over de weg?	DG2304	Vooronderzoek
	DuMo	Wat zijn de functionaliteitsdrempels van elektrische personenauto's?	DG2305	Vooronderzoek
	DuMo	Verdeling van biogas tussen mobiliteit en woningen	DG2220	KaT
	DuMo	Transitiekaarten duurzame mobiliteit	DG2221	KaT
	KiM	Mobiliteit bij een tekort aan duurzame energie	DG2206	KaT
	LV	Wat is de rol van de overheid bij de transitie van luchthavens naar energy hubs?	DG2311	Vooronderzoek
	LV	Invoering CO ₂ -plafond	DG2127	KaT
	LV	Wat is de rol van privévliegtuigen in de verduurzamingsopgave?	DG2312	KaT
	LV	CO ₂ -effecten van differentiatie vliegbelasting	DG2313	KaT
	MZ	Kunnen de randvoorwaarden voor de transitie naar een CO ₂ -neutrale binnenvaart op tijd worden ingevuld?	DG2314	Onderzoek
	MZ	Hoe kan de duurzaamheidstransitie versneld worden, vanuit maatschappelijk en bedrijfseconomisch perspectief?	DG2315	Vooronderzoek
	MZ	Verkenning toekomst van bunkeren van scheepsbrandstof in de Rotterdamse haven	DG2316	Vooronderzoek
	MZ	Normering voor de binnenvaart	DG2317	KaT
	MZ	Effect van maatregelen tegen Rusland op bunkerbrandstoffenmarkt en decarbonisatie	DG2318	KaT
	WV	Welke verkeersveiligheidsproblemen worden niet met infrastructurele maatregelen opgelost en wat zijn dan de alternatieven?	DG2114	Onderzoek
	WV	Welk gedrag hoort bij tanken en laden op verzorgingsplaatsen?	DG2306	Vooronderzoek
	WV	Integrale aanpak om rijden onder invloed te verminderen	DG2307	KaT
	WV	Vorbereiding evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid	DG2308	KaT
Verstedelijking en woningbouw	M&G	Waar is ruimte in het mobiliteitssysteem voor woningbouw?	DG2210	Vooronderzoek
	M&G	Aanscherping NOVI	DG2310	KaT

Modaliteiten en maatregelen	WV	Landelijk Crisisplan Olie	DG2219	KaT
	WV	Pilot Electric Road Systems	DG2309	KaT
Digitalisering en innovatie	ISM	Verkenning innovatieve maar nog onrijpe technieken met potentiële bijdrage aan CO ₂ - en energieneutrale mobiliteit	DG2301	Vooronderzoek
	LV	Innovatiestrategie voor de luchtvaart	DG2218	KaT

Kennislijn C

Sturen op bereikbaarheid	ISM	De waarde van bereikbaarheid	ER2203	Onderzoek
Verstedelijking en woningbouw	M&G	Voorwaarden voor inclusief programmeren	ER2313	Vooronderzoek
Modaliteiten en maatregelen	ISM	Update bedrijfseconomische kostengetallen goederenvervoer	ER2115	Onderzoek
	ISM	Betalen naar gebruik effectstudies	ER2301	KaT
	LV	Nachtvluchten	ER2219	KaT
	MZ	Gevolgen van droogte op de vaarwegen vanuit verladersperspectief	ER2315	Vooronderzoek
	MZ	Vestigingsklimaat voor bedrijven met schepen	ER2316	Vooronderzoek
	MZ	Regiefunctie en economische waarde digitalisering in het goederenvervoer	ER2011	KaT
	MZ	Hands-on modal shift programma goederenvervoer	ER2218	KaT
	MZ	Goederencorridorprogramma's	ER2317	KaT
	MZ	Modal shift: belemmeringen, langetermijninstrumenten en evaluatie	ER2318	KaT
	MZ	Ontwikkeling beleidskader voor buisleidingen	MM1802	KaT
	OVS	Maatschappelijke effecten van ov	ER2209	Onderzoek
	OVS	Het maatschappelijk belang van spoorgoederenvervoer	ER2304	Onderzoek
	OVS	Internationale benchmark prestaties NS en Prorail	ER2305	KaT en onderzoek
	OVS	MKBA update 3RX	ER2024	KaT
	OVS	Evaluatie deregulering taximarkt	ER2210	KaT
	OVS	Monitoren kosten spoorgoederenvervoer	ER2224	KaT
OVS	Beleidsvaluatie beschikbaarheidsvergoeding	ER2306	KaT	
OVS	Toekomstvisie spoorgoederenvervoer	ER2307	KaT	

Modaliteiten en maatregelen	WV	Evaluatie fiscale vrijstelling woon-werkverkeer	ER2222	KaT
	WV	Tariefdifferentiatie vrachtwagenheffing in verband met herziening Eurovignet-richtlijn	ER2309	KaT
Onzekere toekomst	ISM	Paradigma shift in transport planning: monitoren transitie	ER2204	KaT
	MZ	Gevolgen recente ontwikkelingen (Oekraïne oorlog, energiecrisis, COVID-19) voor het goederenvervoer	ER2223	KaT
	MZ	Kennisagenda toekomst binnenvaart	ER2319	KaT
	OVS	Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet	ER2229	KaT
Afwegen in tijden van schaarste	ISM	Gevolgen van schaarste voor mobiliteit	ER2205	Onderzoek
	ISM	Bekostigingsvraagstukken	ER2302	KaT
	LV	Capaciteitsbeperkingen Schiphol en connectiviteit	ER2314	Onderzoek
	LV	Luchthavenbesluiten regionale luchthavens	ER2104	KaT
	WV	Basiskwaliteitsniveau Rijkswaterstaat netwerken	ER2310	KaT
Professionalisering beleids-evaluatie	ASA en FEZ	Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA	E712	KaT
	ASA en FEZ	Follow-up werkgroep discontovoet	ER2119	KaT
	ASA en FEZ	Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	ER2121	KaT
	ASA en FEZ	Nationaal Groiefonds kennisinbreng mobiliteit	ER2321	KaT
	ISM	Hoofdonderzoek waardering reistijd en betrouwbaarheid	EA1903	Onderzoek
	ISM	(Prijs)elasticiteiten heroverwogen	ER2208	Onderzoek
	ISM	Follow-up brede welvaart en mobiliteit	ER2201	KaT
	ISM	Afweegmethode Mobiliteitsfonds	ER2303	KaT
	LV	Reistijdwaardering voor- en natransport luchtvaart	ER2125	Onderzoek
	LV	Follow-up onderzoeksagenda werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's	ER2221	KaT

Professionalisering beleids- evaluatie	M&G	Eenheid en integraliteit in afwegingskaders	ER2110	KaT
	MZ	Causaliteit zeevaartbeleid en beleidsdoelen	ER2320	Onderzoek
	MZ	Kwaliteitsimpuls monitoring en evaluatie Maritiem	EA1614	KaT
	MZ	Evaluatie effect overgangsbepalingen binnenvaart	ER2226	KaT
	OVS	Stedelijk ov: overtreffen de resultaten de verwachtingen?	ER2211	Onderzoek
	OVS	MIRT-onderzoek Lelylijn	ER2227	KaT
	WV	Evaluatie programma vrachtwagenheffing	ER2311	KaT
	WV	Beleidsdoorlichting artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	ER2312	KaT

Colofon

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.

Januari 2023

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

Vormgeving en opmaak

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Bezuidenhoutseweg 20
2594 AV Den Haag

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 of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

