



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Werkprogramma 2014

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Inhoudsopgave

o	Over het KiM en dit werkprogramma	5
o.1	Inleiding	5
o.2	Werkvormen en werkwijze van het KiM	6
o.3	Positionering van het KiM	7
o.4	Kennislijnen KiM en relatie met de Strategische Kennis- en Innovatieagenda IenM	9
o.5	Over het Werkprogramma 2014	11
o.6	Toelichting op de hoofdstukken 1 tot en met 6	12
1	Kennislijn Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte	15
1.1	Toelichting op de kennislijn	15
1.2	De samenhang in het verkeers- en vervoerssysteem en de wisselwerking met de omgeving	16
1.3	Bereikbaarheid en bereikbaarheidsbeleid	19
1.4	Overzichtstabel projecten	22
2	Kennislijn Mobiliteit van groepen	25
2.1	Toelichting op de kennislijn	25
2.2	Overzichtstabel projecten	26
3	Kennislijn Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie	29
3.1	Toelichting op de kennislijn	29
3.2	Gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het mobiliteitssysteem	29
3.3	Naar een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem	30
3.4	Overzichtstabel projecten	33
4	Kennislijn Modellen en data	35
4.1	Toelichting op de kennislijn	35
4.2	Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid	36
4.3	Verkeers- en vervoersmodellen	38
4.4	Overzichtstabel projecten	39
5	Kennislijn Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening	41
5.1	Toelichting op de kennislijn	41
5.2	Het maatschappelijk belang van mobiliteit en transport en in het bijzonder van de mainports	42
5.3	De rol van de overheid en marktordening	44
5.4	Verhoudingen tussen overheidslagen	46
5.5	Overzichtstabel projecten	47
6	Kennislijn Beleidsevaluaties en afwegingskaders	49
6.1	Toelichting op de kennislijn	49
6.2	Methodiekverdieping en -verbreding ex ante evaluaties	49
6.3	Het 'laten landen' van inzichten uit de afwegingskaders	51
6.4	Het uitvoeren en toetsen van evaluaties	52
6.5	Overzichtstabel projecten	54
	Lijst met afkortingen	57
	Colofon	59

0

Over het KiM en dit werkprogramma

0.1 Inleiding

Voor u ligt het *Werkprogramma 2014* van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Het regeerakkoord van het kabinet Rutte II uit 2012 stelt dat infrastructuur en bereikbaarheid van doorslaggevend belang zijn voor onze economie. Het kabinet werkt aan verbeteren van de bereikbaarheid door te investeren én door de bestaande infrastructuur beter te benutten. Openbaar vervoer moet betrouwbaar, toegankelijk en efficiënt zijn en bovendien goed op elkaar aansluiten. Het kabinet bevordert de ontwikkeling van de mainports Schiphol en Rotterdam en kiest voor economische groei die geen afbreuk doet aan ecologie en omgevingskwaliteit. Het regeerakkoord zet verder in op een duidelijke afbakening van taken en verantwoordelijkheden binnen en tussen bestuurslagen. Een effectieve borging van publieke belangen moet samengaan met ruimte voor vernieuwing.

In het jaar 2014 is er binnen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) bijzondere aandacht voor de Bereikbaarheidsagenda, waarin naast uitbreiding van infrastructuur de nadruk ligt op innovatieve oplossingen om de bereikbaarheid te vergroten. Voor bereikbaarheid over het spoor ligt de nadruk op de uitvoering van de Lange Termijn Spoor Agenda, die vooral beoogt de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het spoor als vervoerproduct te verbeteren. Ten aanzien van het beperken van klimaatverandering en de daartoe noodzakelijke energietransitie speelt in 2014 de uitvoering van het SER-Energieakkoord voor Duurzame Groei, dat ook van belang is voor mobiliteit en transport, een belangrijke rol.

Vraaggestuurd en evidence based

Voor genoemde onderwerpen is actuele en wetenschappelijk gefundeerde kennis onontbeerlijk. Het KiM wil ook in 2014 een belangrijke bijdrage leveren aan het bijeenbrengen van kennis en het vertalen van kennis naar de beleidspraktijk. Het werkprogramma van het KiM komt *vraaggestuurd* tot stand. De vraagarticulatie is geen eenrichtingverkeer tussen beleidsdirecties en het KiM, in de zin van 'het beleid vraagt, KiM draait'. Vraagarticulatie vraagt om een actieve dialoog, gebaseerd op een constante inspanning van het KiM om de beleidsdirecties regelmatig te confronteren met strategische ontwikkelingen, maatschappelijke trends en toekomstige beleidsonderwerpen die het mobiliteitssterrein kunnen raken. Anders gezegd, het KiM heeft een belangrijke kennisontsluitende functie voor het beleid in strategische zin. Het doel van het KiM is dan ook de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken en te verbreden en zo de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid te vergroten. Hiervoor wordt wel de term *evidence-based policy* gebruikt: beleidskeuzen baseren op relevante feiten, gedegen analyses en betrouwbare inschattingen van risico's tegen de achtergrond van (inter)nationaal beschikbare kennis.

0.2 Werkvormen en werkwijze van het KiM

Werkvormen

Het KiM kent drie verschillende werkvormen om deze strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken en te verbreden:

- **Onderzoeksprojecten:** het opstellen van verkenningen en beleidanalyses op basis van gegevens en (wetenschappelijke) literatuur die worden vertaald naar de beleidspraktijk; dit onderzoek resulteert in openbare publicaties.
- **Kennis-aan-Tafel:** het (collegiaal) inbrengen van kennis in beleidsprocessen; dit kan op de volgende manieren:
 - gesprekken, presentaties en korte notities over beschikbare kennis;
 - het beantwoorden van ad-hocvragen;
 - het ontsluiten van het (inter)nationale kennisnetwerk voor lenM (bij welke partij is welke kennis te halen?);
 - het ondersteunen van de beleidsdirecties van lenM bij de formulering van onderzoeksvragen en -aanpak van aan derden uit te besteden onderzoek;
 - het deelnemen in begeleidingscommissies;
 - het adviseren over en assisteren bij de programmering van kennisontwikkeling van instituten buiten lenM.
- **Signaleringsnotities:** notities waarin het KiM onderwerpen agendeert binnen lenM, naar aanleiding van actuele beleidsmatige en wetenschappelijke ontwikkelingen of rapporten van andere partijen. Deze notities worden niet meegenomen in het werkprogramma, wel is er binnen het KiM capaciteit voor beschikbaar. In tegenstelling tot Onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel zijn Signaleringsnotities niet vraaggestuurd.

Afbakening werkwijze en diensten van het KiM

Bij het leveren van producten en diensten gaat het KiM op een bewust gekozen manier te werk.

- Het KiM voert projecten in nauw contact met de beleidsmakers van lenM uit; een 'korte afstand' van beleidsmakers tot het KiM draagt bij aan een betere kennisbasis, omdat dit leidt tot een betere uitwisseling van beleidsvragen en onderzoeksresultaten.
- Het KiM richt zich op strategisch beleidsonderzoek: op hoofdlijnen en betrekking hebbend op de eerste fase van de beleidscyclus (agendavorming, beleidsvoorbereiding en evaluatie).
- Alleen onderzoeksprojecten leiden tot openbare publicaties. Publicatie vindt plaats binnen drie maanden na afronding van het onderzoek. In sommige gevallen kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld als de onderzoeken deel uitmaken van de voorbereidingen van een grote beleidsnota, waarbij relevante onderzoeksrapporten gelijktijdig met het uitbrengen van de nota worden gepubliceerd.
- Het type beleidsinput dat KiM geeft, is afhankelijk van de beleidsfase:
 - Agendavorming: het KiM schetst inhoudelijke ontwikkelingen en geeft *beleidsaanrijpingspunten* aan.
 - Beleidsvoorbereiding: het KiM geeft ex ante de effecten van door de beleidsdirecties aangedragen *beleidsknoppen* of *beleidsinstrumenten* weer; het KiM geeft waar nodig aan dat het palet *beleidsknoppen* breder is dan in eerste instantie door de beleidsdirecties geopperd en evalueert in overleg met beleid ook die bredere verzameling *beleidsknoppen*.
 - Beleidsevaluatie: het KiM geeft ex durante of ex post de effecten van geïmplementeerde *beleidsinstrumenten* weer.
- Het KiM geeft geen beleidsadviezen omdat verwachte beleidseffecten in de praktijk slechts een onderdeel vormen van politieke en beleidsmatige overwegingen.
- Het KiM doet geen fundamenteel onderzoek; wel kan het KiM fundamenteel onderzoek agenderen. Het KiM voert ook geen tactisch-operationeel onderzoek uit (bijvoorbeeld met betrekking tot de praktische vormgeving van specifieke beleidsinstrumenten).
- Het KiM richt zich op het macro-niveau (de maatschappij als geheel) en het meso-niveau (groepen in de samenleving), maar niet op inzichten op individueel niveau die niet voldoende generaliseerbaar zijn naar grotere groepen in de samenleving.

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

0.3 Positionering van het KiM

Verschillen met de planbureaus

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

Samenwerking met partners

De verschillen nemen niet weg dat het KiM en de planbureaus meerjarige afspraken hebben gemaakt om op een effectieve en efficiënte manier taken te verdelen. Er zijn ook goede afspraken om samen te werken op de inhoudelijke raakvlakken. Dat gebeurt onder meer door de wederzijds beschikbare expertise optimaal te benutten, door deelname over en weer in klankbordgroepen, door bijdragen te leveren aan elkaars publicaties, door gezamenlijk te brainstormen en door kritische reflectie op elkaars producten.

Het KiM werkt ook samen met externe kennisinstituten, universiteiten en met Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) van Rijkswaterstaat. Het KiM doet dat veelal op basis van kennis die elders (in Nederland en daarbuiten) is ontwikkeld en die het KiM integreert en toepasbaar maakt voor de beleidspraktijk. Deelonderzoeken worden soms door het KiM uitbesteed aan private partijen (of universiteiten), waarna het KiM de resultaten van deze deelonderzoeken integreert in een KiM-product.

Contacten met de wetenschappelijke wereld

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

De aan het KiM verbonden fellows zijn op dit moment:

Naam	Vakgebied	Universiteit
Prof.dr. Luca Bertolini	hoogleraar Planologie	Universiteit van Amsterdam
Prof.dr. Martin Dijst	hoogleraar Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit,	Universiteit van Utrecht
Prof.dr. Jonas Eliasson	hoogleraar Transportsysteemanalyse	KTH (Royal Institute of Technology) Stockholm
Prof.dr. Ernst ten Heuvelhof	hoogleraar Bestuurskunde	TU Delft
Prof.dr.ir. Vincent Marchau	hoogleraar onzekerheid en adaptiviteit van maatschappelijke systemen	Radboud Universiteit Nijmegen
Prof.dr. John Preston	hoogleraar Railvervoer en directeur van Transport Onderzoeksgroep	University of Southampton
Prof.dr. Stef Proost	hoogleraar Energie	Transport en Milieu, Katholieke Universiteit Leuven
Dr. Tim Schwanen	Transport en Sociale Geografie	University of Oxford
Prof.dr. Eddy Van de Voorde	hoogleraar Transport en Ruimtelijke Economie	Universiteit van Antwerpen
Prof.dr. Bert van Wee	hoogleraar Transportbeleid	TU Delft

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

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

Internationale oriëntatie

Veel kennisvragen vragen om internationaal ontwikkelde kennis of hebben een sterke internationale context. De internationale kenniswereld is echter erg groot en de capaciteit van het KiM beperkt. De internationale strategie is primair gericht op 'kennis halen'. Om kennis te kunnen 'halen', is het soms noodzakelijk om kennis te 'brengen'. Daartoe heeft het KiM een aantal specifieke relaties met relevante internationale kennisinstituten. Ook bezoeken medewerkers van het KiM conferenties en symposia, wordt beperkt internationaal samengewerkt in projecten en participeert het KiM in een aantal internationale verbanden zoals het Joint Transport Research Committee (JTRC) en in committees van het Amerikaanse Transportation Research Board (onderdeel van de National Research Council).

0.4 Kennislijnen KiM en relatie met de Strategische Kennis- en Innovatieagenda IenM

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

Een kennislijn:

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

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

In 2014 worden de volgende kennislijnen onderscheiden:

- 1. Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte.** In kennislijn 1 staat beschrijving en verklaring van nationale en internationale ontwikkelingen in mobiliteit en transport centraal. Het gaat daarbij zowel om terugkijken (verklaren aan de hand van sociaal-economische, ruimtelijke, demografische en technologische ontwikkelingen en beleidseffecten) als vooruitkijken (verkenningen voor de middellange en lange termijn ter ondersteuning van robuuste beleidsontwikkeling). Er is specifiek aandacht voor de wisselwerking met ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. De kennislijn focust daarnaast op bereikbaarheid, met aandacht voor het operationaliseren van het bereikbaarheidsbegrip, en voor ontwikkelingen en analyse van maatregelen gericht op verbetering van (het begrip van) bereikbaarheid. Binnen deze kennislijn is aandacht voor zowel personen- als goederenvervoer en voor netwerken, ketens en knooppunten.
- 2. Mobiliteit van groepen.** In deze kennislijn staat de mobiliteit van specifieke groepen centraal. De kennislijn richt zich op het in beeld brengen van de mobiliteit van specifieke groepen, de autonome en geïnduceerde veranderingen in het mobiliteitsgedrag van dergelijke groepen en de achterliggende factoren. Daarbij worden inzichten op macro-niveau vertaald naar het meso-niveau: naar groepen c.q. segmenten. De achterliggende factoren bieden naast verklaringen ook mogelijke aangrijpingspunten voor beleidsontwikkeling.
- 3. Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie.** In deze kennislijn staan duurzame mobiliteit en aan mobiliteit gerelateerde veiligheidsaspecten centraal. Het gaat hierbij zowel om de gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het huidige mobiliteitsstelsel als om scenario's voor een duurzamer en veiliger mobiliteitsstelsel in de toekomst. Veel aandacht wordt in deze kennislijn besteed aan het transitieproces: hoe ziet een duurzaam en veilig mobiliteitsstelsel er uit, wat zijn knelpunten en welke beleidsaangrijpingspunten zijn er om deze transitie te bevorderen?
- 4. Modellen en data.** Binnen kennislijn 4 speelt het stimuleren van voor het mobiliteits- en transportbeleid benodigde ontwikkeling van modellen en verzameling van data een belangrijke rol. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de ontwikkeling van beleidsindicatoren ten behoeve van de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen.
- 5. Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordering.** Deze kennislijn richt zich op het inzicht geven in het belang van mobiliteit, transport en infrastructuur voor de sociale, ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland, met accent op de betekenis van de mainports en andere knooppunten. Er is aandacht voor de mogelijkheden van de overheid om dit belang te borgen.

Effectieve en efficiënte verhoudingen tussen overheid en markt in de verschillende sectoren (weg, regionaal openbaar vervoer, spoor, binnenvaart, zeevaart, luchtvaart) worden verkend en geanalyseerd. Tenslotte houdt deze kennislijn zich bezig met de vraag hoe bestuurlijke verhoudingen tussen overheidslagen op een effectieve en efficiënte manier zijn vorm te geven.

- 6. Beleidsevaluaties en afwegingskaders.** Kennislijn 6 richt zich op evaluaties van de effectiviteit en efficiency van beleidsinstrumenten voor mobiliteit en transport. Het gaat daarbij om (verdieping en verbreding van de methodiek voor) zowel ex ante als ex post evaluaties (waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyses – MKBA's), met aandacht voor de economische en de bestuurskundige invalshoek, waarbij *people, profit én planet* worden geïntegreerd. Het KiM adviseert beleidsdirecties over de uitvoering van evaluaties, voert zelf evaluaties uit en kan door andere partijen opgestelde evaluaties toetsen.

Verantwoordelijke managers

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

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

Relatie SKIA

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

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

Vooral aan de SKIA-thema's E en F besteedt het KiM veel aandacht. In mindere mate geldt dit voor de SKIA-thema's A, B, C en D.

0.5 Over het Werkprogramma 2014

Totstandkoming en dynamiek

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

Het werkprogramma heeft een dynamisch karakter. Tussentijdse bijstellingen van en aanvullingen op het programma, bijvoorbeeld door actuele politieke en maatschappelijke ontwikkelingen, kunnen leiden tot een bijstelling van thema's, een andere prioriteitsstelling, tot een andere vorm van uitvoering en/of tot afzien van onderzoek over een bepaald onderwerp.

Gezichtsbepalende thema's in 2014

Binnen de kennislijnen wordt een groot aantal onderzoeksprojecten en andere activiteiten (Kennis-aan-Tafel) uitgevoerd. Soms zijn die gericht op een specifiek beleidsterrein en een specifieke beleidsdirectie. Andere thema's en projecten hebben een bredere betekenis voor het beleid van lenM. De in paragraaf 0.4 beschreven kennislijnen structureren het werk van het KiM in zijn algemeenheid. Voor 2014 zijn daarnaast meer concrete gezichtsbepalende thema's te onderscheiden die nadere focus geven binnen en tussen de kennislijnen. Deze thema's zijn weergegeven in onderstaand overzicht, met ter illustratie voorbeelden van projecten.

Gezichtsbepalende thema's	Voorbeelden van projecten in 2014	Pag.nr.	Link met KiM-kennislijnen
1. ICT en (technische) innovaties: effecten en implicaties	• lenM en de zelfrijdende auto	21	1 en 2
	• Effecten van het nieuwe werken op congestie 2 ^e fase	21	
	• Sociale media en mobiliteit	25	
2. Naar een duurzamer mobiliteitssysteem	• Verkenning duurzaam openbaarvervoerssysteem 2050	30	1, 2 en 3
	• Dwarsdoorsnede verkenningen duurzaam mobiliteitssysteem 2050	31	
3. Data: beheer en verzameling	• Mobiliteitspanel Nederland	36	4
	• Big data: kansen en mogelijkheden	38	
4. Veranderende governance: decentralisatie, meer markt en adaptief beleid	• Netwerkkwaliteit als publiek belang	44	2, 5 en 6
	• Vergroten marktgerichtheid openbaar vervoer	45	
	• Internationale vergelijking governance ruimtelijke ordening	47	
	• Ontwikkeling adaptief beleid	50	
5. Kennis en advisering over MKBA's	• Begeleiding van en second opinions op MKBA's van enkele beeldbepalende projecten	52	6

Verdeling onderzoekscapaciteit in 2014

Kennis-aan-Tafel is een effectieve, efficiënte en gewaardeerde vorm van kennisinbreng. In 2013 was 35 procent van de onderzoekscapaciteit gereserveerd voor Kennis-aan-Tafel (KaT)-projecten. In 2014 neemt dit aandeel toe tot boven de 40 procent. De overige beschikbare capaciteit wordt besteed aan onderzoeksprojecten en signaleringsnotities.

o.6 Toelichting op de hoofdstukken 1 tot en met 6

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

Per kennislijn geven we eerst een toelichting op de inhoud van de kennislijn en worden de verschillende onderdelen beschreven die deel uitmaken van de kennislijn. Per onderdeel worden eerst de projecten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel) beschreven. Het gaat hierbij zowel om projecten die doorlopen uit 2013 als projecten die starten in 2014. Per project wordt de titel, het soort project (onderzoek of KaT), de opdrachtgever, het projectnummer, de verwachte capaciteitsinzet (groot, middelgroot of klein) en het verwachte startkwartaal weergegeven. Vervolgens wordt een korte beschrijving gegeven van overige kleine Kennis-aan-Tafel projecten die binnen een onderdeel van een kennislijn vallen.

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



1

Kennislijn Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte

1.1 Toelichting op de kennislijn

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

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

We hanteren bij dit alles een brede benadering van het begrip mobiliteit, door ons te richten op zowel personen- als goederenvervoer (slim gebruik van netwerken en slimme logistiek, zowel unimodaal als multimodaal), op zowel ketens als knooppunten en op de interactie met de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling.

Binnen deze kennislijn staan twee onderdelen centraal:

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

De volgende paragrafen laten per onderdeel zien welke concrete activiteiten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-tafel) het KiM in 2014 onderneemt om invulling te geven aan de kennisvragen, zoals die in de dialoog met de beleidsdirecties naar voren zijn gekomen.

1.2 De samenhang in het verkeers- en vervoersysteem en de wisselwerking met de omgeving

De kennisactiviteiten op dit onderdeel betreffen het beschrijven van het systeem in verleden, heden en toekomst en het verklaren van gerealiseerde mobiliteitsontwikkelingen en consequenties voor bereikbaarheid. Naast de werking van het systeem staat hier ook het inzicht in relevante gerealiseerde en/of te verwachten ontwikkelingen in invloedfactoren centraal. Vroegtijdige herkenning van mogelijke ontwikkelingen stelt het beleid in staat om te anticiperen op eventueel te verwachten negatieve gevolgen en adaptieve strategieën te ontwikkelen. Op dit punt is er ook een relatie met de kennislijnen 4 (voor wat betreft modelontwikkeling) en 6 (voor wat betreft instrumentarium; afwegingskaders).

Projecten

DGB Unit Strategie

Onderzoeksproject, BR1401, groot, start eerste kwartaal

Mobiliteitsbalans 2014

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

DGB Luchtvaart

Onderzoeksproject, OG1204, middelgroot, lopend

Invoedfactoren ontwikkeling vraag regionale luchthavens

Het aandeel van de regionale luchthavens in het luchtverkeer is de laatste jaren sterk gegroeid. Ook in andere landen is deze trend waarneembaar. Duidelijk is dat deze groei samenhangt met de opkomst van low-cost maatschappijen zoals Ryanair, maar ook andere factoren spelen een rol. In dit project wordt onderzocht welke factoren bepalend zijn voor het gebruik van regionale luchthavens van nationale betekenis. Hiervoor zijn consumentenvoorkeuren uiteindelijk doorslaggevend. Er wordt dan ook gekeken naar het reisgedrag en de luchthavenkeuze van de Nederlandse luchtvaartconsument (inclusief hun gebruik van Schiphol). Tevens wordt gekeken naar de grensoverschrijdende luchthavenkeuzen.

DGB Luchtvaart

Kennis-aan-Tafel, BR1315, middelgroot, lopend

Governance regionale luchthavens

Ten aanzien van de rol en functie van regionale luchthavens spelen regionale overheden een belangrijke rol. Ook zij maken een afweging tussen de lusten (economie en bereikbaarheid) en de lasten (met name geluid). In dit project wordt de rol van de (regionale) overheden bekeken. Onderzocht zal worden tot welke afwegingen deze overheden komen en welke omstandigheden daarbij een rol spelen. In een Airneth bijeenkomst zullen internationale 'practices' worden verkend.

DGB Maritieme Zaken

Onderzoeksproject, BR1402, middelgroot, start eerste kwartaal

Inzicht in relevante trendontwikkelingen in de omgeving van Nederlandse zeehavens

De financiële en economische crisis houdt Nederland nu al 5 jaar in zijn greep. Slechts weinigen hadden een dergelijke structurele dip in de wereldhandel en de Nederlandse economie voorzien. Voor een robuuste beleidsvorming is het belangrijk om zicht te hebben en te houden op de ontwikkelingen dichtbij en veraf. Specifiek voor de beleidsvorming rond de Nederlandse zeehavens zal het KiM de relevante ontwikkelingen en trends registreren en analyseren. De centrale vraag is wat de invloed van toekomstige regionale, maar ook (inter)nationale ontwikkelingen, is op de positie van Nederlandse zeehavens. Voorbeelden: ruimtetekort in Rotterdam; Vlissingen als satelliet versus verdere verdieping Westerschelde en positie Antwerpen/Zeebrugge.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid (andere betrokken directies: DGB Strategie, DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling)

Kennis-aan-Tafel, BB1201, middelgroot, lopend

Instrumenten voor bereikbaarheidsbeleid in het ruimtelijk domein

Ingrepen in het ruimtelijk domein, zoals het lokaliseren van dienstverlenende bedrijvigheid in centrumlocaties rondom bestaande ov-stations (oude A-locaties), in combinatie met parkeerrestricties, beperken het autoverkeer. Nieuwbouwlocaties aan de randen van de steden (Vinex-locaties) kunnen tot meer files leiden. Omgekeerd heeft de aanleg van infrastructuur (weg en openbaar vervoer) een effect op het ruimtelijke gedrag van mensen en bedrijven. Als gevolg van de 'nieuw' opgeroepen mobiliteit kan de bereikbaarheid van locaties afnemen en ontstaan knelpunten in het transportsysteem. Het KiM stelt een notitie op waarin, op basis van de literatuur, ervaringen uit het verleden en voorbeelden uit het buitenland, inzichtelijk wordt gemaakt hoe de samenhang tussen RO, mobiliteit en bereikbaarheid werkt. Welke principes, zowel vanuit het RO-systeem als uit het transportsysteem, hebben een meer of minder gunstige invloed op de bereikbaarheid?

DGB Unit Strategie

Kennis-aan-Tafel, OG1210, middelgroot, lopend

Actualiseren lange termijn scenario's

In 2013 hebben CPB en PBL de zogenoemde Horizonscan Welvaart en Leefomgeving afgerond. Voor 2014 staat een verdere verdieping, in de vorm van een nieuwe scenario-studie, gepland. In eerste instantie zal het CPB een aantal macro-scenario's ontwikkelen, waarna in samenwerking tussen CPB en PBL een verdere uitwerking naar specifieke sectoren, inclusief een ruimtelijke differentiatie, volgt. Het KiM ondersteunt de beleidsdirecties van IenM in de begeleiding van deze studies met een kennisbijdrage op het gebied van personen- en goederenvervoer.

DGB Unit Strategie

Kennis-aan-Tafel, BR1329, klein, lopend

Meta-analyse tijdelasticiteiten openbaar vervoer

Actuele inzichten in de in Nederland geldende gevoeligheid van het openbaarvervoergebruik voor veranderingen in reistijden ontbreken. KiM voert een beperkte meta-analyse uit op basis van elasticiteiten uit nationale en internationale bronnen, waarbij deze elasticiteiten zoveel mogelijk gerelateerd worden aan de context waarbinnen ze zijn vastgesteld. Op die wijze ontstaat inzicht in de bandbreedte voor tijdelasticiteiten OV en mate waarin diverse situationele factoren (tijd van de dag, type relatie, etc.) die bandbreedte beïnvloeden. Op basis van dit beeld wordt een voor Nederland bruikbaar toetsingskader voor de gevoeligheid van nationale en regionale modellen opgesteld.

DGB Unit Strategie

Kennis-aan-Tafel, BR1304, klein, start eerste kwartaal

Uitwerking quick scan beleidsaspecten Topsector logistiek

In 2012 maakte het KiM in het project 'Quick Scan Beleidsaspecten Topsector Logistiek' een globale analyse van de effecten van de acties uit de Partituur Topsector Logistiek op de doelen van lenM. In deze vervolgvaststelling steunt het KiM DGB met Kennis-aan-Tafel bij de vormgeving van het logistiek beleid. Waar zou de Topsector Logistiek accenten (binnen hun eigen actieagenda) moeten leggen voor maximaal/optimaal afgeleid positief resultaat voor maatschappelijke doelen (bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid)? De KiM-bijdrage kan bestaan uit een verdere uitdieping van de genoemde quick-scan.

DGMI Internationaal

Kennis-aan-Tafel, OG1208, klein, lopend

Bijdrage aan lenM-dossiersteam 'Horizon 2020'

Horizon 2020 is de naam van het nieuwe EU-kaderprogramma. Binnen 'Horizon 2020' wordt het Strategic Transport Technology Plan het transportgerelateerde deel. Binnen lenM is een dossiersteam actief, gericht op de voor lenM relevante beïnvloeding van het onderzoeksprogramma. Het KiM participeert met 'Kennis-aan-Tafel' in dit dossiersteam.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Met betrekking tot dit onderdeel van deze kennislijn worden door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. De nadruk ligt hierbij op beantwoording van vragen over de (inter)nationale ontwikkeling in mobiliteit en bereikbaarheid en over maatschappelijke trends rond mobiliteit en het namens lenM participeren in de begeleiding van extern uitgevoerde verkenningen. Voorbeelden zijn de jaarlijkse analyse van de korte termijn voorspelling goederenvervoer van NEA, ondersteuning bij lopende MIRT-onderzoeken (goederencorridors), het participeren in de klankbordgroep van het PBL-project 'Infrastructuur en Verstedelijking', het meedenken over toekomstverwachtingen en –alternatieven voor chloortransport en het verkennen van de gevolgen voor (distributie)vervoer bij grootschalige introductie van LNG als voertuigbrandstof.

1.3 Bereikbaarheid en bereikbaarheidsbeleid

Verbetering van de bereikbaarheid vormt een centrale doelstelling binnen het nationaal verkeers- en vervoersbeleid. In dit onderdeel van de kennislijn krijgt bereikbaarheid dan ook specifieke aandacht. Hierbij staat de ontwikkeling en toepassing van kennis rond operationalisering van het bereikbaarheidsbegrip centraal. Daarbij gaat het binnen de kennislijn onder andere om verdere praktische vertaling van het begrip bereikbaarheid naar bruikbare indicatoren, gericht op toepassing in het beleidsproces en om verdieping van de inzichten in specifieke aspecten van bereikbaarheid, zoals comfortaspecten en reistijdbetrouwbaarheid.

Ook richt de kennislijn zich op de wijze waarop de bereikbaarheid verbeterd kan worden door aanpassingen in het verkeers- en vervoerssysteem en in de directe omgeving. Naast onderzoek dat is gericht op het vaststellen van aangrijpingspunten voor nieuw beleid, wordt er in dit onderdeel dan ook gekeken naar het toetsen van de effecten op de bereikbaarheidsdoelstellingen van het brede scala aan beleidsopties uit de *Bereikbaarheidsagenda* ('Innoveren', 'Investeren', 'In stand houden', 'Informeren' en 'Inrichten').

Projecten

DGB Openbaar Vervoer en Spoor

Kennis-aan-Tafel, BR1403, klein, start eerste kwartaal

Toets eerste benadering Value of Time Fiets in Nederland

De fiets speelt in toenemende mate een rol in multimodale verplaatsingen. Tot nu toe ontbrak echter een beoordelingskader voor fietsvoorzieningen. In opdracht van DGB is met de ontwikkeling van de 'webtool MKBA fiets' een eerste stap gezet om tot een dergelijk kader te komen. Op basis van Zweeds onderzoek is besloten om in deze tool voor de value of time (VoT) voor de fiets als eerste benadering de gemiddelde VoT voor de auto te nemen. De 'daadwerkelijke' VoT-fiets kan zeker hoger zijn dan de VoT-auto. Om gevoel voor de VoT voor de fiets te krijgen, wordt een beperkt praktijkonderzoek onder fietsers uitgevoerd, waarmee een praktische inschatting van de Nederlandse VoT-fiets wordt bepaald, die vervolgens kan worden vergeleken met de nu gehanteerde VoT-auto. Aan de hand van deze vergelijking wordt bekeken of een meer gedetailleerde bepaling van de VoT-fiets gewenst is.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor

Onderzoeksproject, BB1106, middelgroot, lopend

Kwaliteitsbehoeften van de moderne openbaarvervoer-reiziger

In de vormgeving van het openbaarvervoerbeleid krijgt een oriëntatie vanuit de gebruiker een steeds centralere rol. Maar wie is eigenlijk de moderne potentiële reiziger? Wat betekenen maatschappelijke trends in termen van potentiële gebruikersgroepen? Welke eisen stellen die potentiële gebruikers en wat betekent dit voor gewenste kwaliteitsniveaus? Hoe kunnen dergelijke factoren beter worden meegenomen in het huidige systeem van beleidsgestuurde contractfinanciering? Op basis van bestaande kennis levert het KiM een eerste kennisoverzicht. Eventuele kennisleemten zullen vervolgens met nader onderzoek worden opgevuld.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor

Onderzoeksproject, BR1404, middelgroot, start eerste kwartaal

Verklarende analyse achterblijvende ontwikkelingen goederenvervoer per spoor

Na de klappen van de kredietcrisis is het Nederlandse spoorgoederenvervoer er nog niet in geslaagd om weer voldoende te groeien t.o.v. andere vervoerswijzen en zeehavens. Om zicht te krijgen op mogelijke aangrijpingspunten voor flankerend beleid zal er eerst duidelijkheid moeten komen over de oorzaken van de achterblijvende concurrentiepositie. In het Aanvalsplan Spoor van het KNV is een eerste analyse gemaakt, gericht op een kostprijvergelijking. Daarop voortbouwend kan het KiM op basis van literatuurstudie over ontwikkelingen in het buitenland en empirische toetsing analyseren wat mogelijk de oorzaken zijn van de achterblijvende concurrentiepositie.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor

Onderzoekproject, BR1405, middelgroot, start tweede kwartaal

Inschatting effecten beleidsmaatregelen betrouwbaarheid voor OV

De mogelijkheden tot het inschatten van effecten van beleidsmaatregelen op de betrouwbaarheid van reistijden zijn nog beperkt. Voor wegverkeer is in 2013 gewerkt aan een upgrade van LMS-BT om betere informatie over dergelijke effecten te verkrijgen. Voor alle andere modaliteiten kunnen baten van een verbeterde betrouwbaarheid (nog) niet in de KBA worden gekwantificeerd. Dit project is bedoeld als eerste stap om deze effecten grof in te kunnen schatten. Bij de uitwerking wordt samenwerking gezocht met o.a. PRORAIL, het CPB en de TU Delft (Niels van Oort). Ook kan mogelijk kennis worden betrokken uit relevante TRB/SHRP2 onderzoeksprojecten. Het is de bedoeling om e.e.a. te koppelen aan het afwegingskader optimalisatie spoorstelsel.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Kennis-aan-Tafel, BB1112, klein, lopend

Review evaluatiemethodiek Praktijkproef Amsterdam

De Praktijkproef Amsterdam heeft tot doel te onderzoeken in welke mate met gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement bijgedragen kan worden aan een betere benutting van het wegennetwerk in de omgeving van Amsterdam. Het is een samenwerkingsproject tussen de rijksoverheid en decentrale overheden. De totale doorlooptijd van de proef bedraagt ongeveer drie jaar. Het KiM voert in opdracht van DGB-WV reviews uit op de geplande ex-ante- en ex-postevaluaties in het kader van deze praktijkproef. In iedere review wordt een wetenschappelijk onafhankelijk oordeel gegeven over toe te passen evaluatiemethodieken en over de resultaten uit de evaluaties.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Kennis-aan-Tafel, BR1322, klein, lopend

Trendprognose t.b.v. NSL en SWUNG

Binnen de jaarlijkse actualisering van de monitoringsinstrumenten NSL (luchtkwaliteit) en SWUNG (geluid) bestaat een behoefte aan een middellange termijn trendprognose voor de ontwikkeling van het wegverkeer. DGB-WV heeft het KiM gevraagd deze prognoses jaarlijks uit te voeren als invoer voor de actualisering van de monitoringsinstrumenten.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid (andere betrokken directie: DGB Unit Strategie)
Kennis-aan-Tafel, BR1410, middelgroot, lopend

Toepassing van een bredere kijk op mobiliteitsmaatregelen in MIRT-onderzoeken

Onder verantwoordelijkheid van IenM starten er zeven MIRT onderzoeken, waarin 'al experimenterend' met het brede scala aan beleidsopties ('Investeren', 'Innoveren', 'In stand houden', 'Informeren' en 'Inrichten') wordt gewerkt. Binnen DGB wordt de toe te passen werkwijze nader uitgewerkt. Het gaat daarbij om het opstellen van een te hanteren 'Informatieprofiel', het vormgeven van een standaard werkwijze, organisatievorm, et cetera. Hoofddactiviteit voor het KiM vormt de levering van een Kennis-aan-Tafel bijdrage, aan de ontwikkeling van het 'Informatieprofiel'.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
Onderzoeksproject, BR1406, klein, lopend

IenM en de zelfrijdende auto

DAVI, het Dutch Automated Vehicle Initiative is een samenwerkingsverband tussen onder meer TNO, TU Delft en de RDW. DAVI wil met het project automatisch rijden haalbaar en breed inzetbaar maken. Binnen IenM is DGB-WV bij dit initiatief betrokken. Het KiM levert, gekoppeld aan deze DGB-inbreng, een kennisbijdrage, met focus op de mogelijke veranderingen in het vervoerssysteem bij verschillende penetratiegraden van zelfrijdende auto's in het wagenpark en de mogelijke consequenties daarvan voor het (Rijks)beleid.

DGB Beter Benutten
Onderzoeksproject, BR1328, middelgroot, lopend

Effecten van het nieuwe werken op congestie – 2e fase

Er bestaat nog weinig inzicht in de mate waarin het HNW in Nederland wordt toegepast en over het effect daarvan op mobiliteit en congestie. In 2013 heeft het KiM een eerste analyse kunnen maken op basis van beschikbare gegevens m.b.t. één element van HNW: de mate van 'telewerken'. Doel van dit project is deze analyse, middels specifieke dataverzameling, verder uit te breiden, zodat de gerealiseerde effecten van alle elementen van HNW op de ontwikkeling van mobiliteit en congestie voortaan kunnen worden vastgesteld. Daarmee wordt het effect van HNW als één van de relevante invloedsfactoren op de ontwikkeling van de congestie beter in kaart gebracht.

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

Bijdrage aan IenM dossier team TEN-T

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

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Voor dit onderdeel van de kennislijn worden door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. De nadruk ligt hierbij op beantwoording van vragen over bereikbaarheidseffecten van beleidsinterventies en het begeleiden van externe onderzoeksprojecten rond effecten van beleidsopties.

1.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Unit Strategie	Mobiliteitsbalans 2014	BR1401	Onderzoeksproject	1 ^e kwart.	groot
DGB Luchtvaart	Invloedsfactoren ontwikkeling vraag regionale luchthavens	OG1204	Onderzoeksproject	lopend	middelgroot
DGB Luchtvaart	Governance regionale luchthavens	BR1315	Kennis-aan-Tafel	lopend	middelgroot
DGB Maritiem	Inzicht in relevante trendontwikkelingen in de omgeving van Nederlandse zeehavens	BR1402	Onderzoeksproject	1 ^e kwart.	middelgroot
DGB WV	Instrumenten voor bereikbaarheidsbeleid in het ruimtelijk domein	BB1201	Kennis-aan-Tafel	lopend	middelgroot
DGB Unit Strategie	Actualiseren lange termijn scenario's	OG1210	Kennis-aan-Tafel	lopend	middelgroot
DGB Unit Strategie	Meta-analyse tijdelasticiteiten openbaar vervoer	BR1329	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
DGB Unit Strategie	Uitwerking quick scan beleidsaspecten Topsector logistiek	BR1304	Kennis-aan-Tafel	1 ^e kwart.	klein
DGMI Int.	Bijdrage aan dossierteam 'Horizon 2020'	OG1208	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
DGB OVENs	Toets eerste benadering Value of Time Fiets in Nederland	BR1403	Kennis-aan-Tafel	1 ^e kwart.	klein
DGB OVENs	Kwaliteitsbehoeften van de moderne openbaarvervoer-reiziger	BB1106	Onderzoeksproject	lopend	middelgroot
DGB OVENs	Verklarende analyse achterblijvende ontwikkelingen goederenvervoer per spoor	BR1404	Onderzoeksproject	1 ^e kwart.	middelgroot
DGB OVENs	Inschatting effecten beleidsmaatregelen betrouwbaarheid voor OV	BR1405	Onderzoeksproject	2 ^e kwart.	middelgroot
DGB WV	Review evaluatiemethodiek Praktijkproef Amsterdam	BB1112	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
DGB WV	Trendprognose t.b.v. NSL en SWUNG	BR1322	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
DGB WV	Toepassing van een bredere kijk op mobiliteitsmaatregelen in MIRT-onderzoeken	BR1410	Kennis-aan-Tafel	lopend	middelgroot
DGB WV	IenM en de zelfrijdende auto	BR1406	Onderzoeksproject	lopend	klein
DGB Beter Benutten	Effecten van het nieuwe werken op congestie – 2 ^e fase	BR1328	Onderzoeksproject	lopend	middelgroot
DGMI Int.	Bijdrage aan IenM dossierteam TEN-T	BB1204	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein

2

Kennislijn Mobiliteit van groepen

2.1 Toelichting op de kennislijn

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

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

Projecten

DGB Wegen en Verkeersveiligheid (andere betrokken directie: DGB Beter Benutten)

Onderzoeksproject, MG1401, middelgroot, start tweede kwartaal

Het gebruik van 'nieuwe' individuele voertuigen

Bij mobiliteitsverkenningen, zoals in de Mobiliteitsbalans, wordt de mobiliteit meestal opgedeeld in de 'grote' vervoerwijzen 'auto', 'trein', 'bus, tram, metro', '(brom)fiets' en 'lopen'. Daarnaast is er een 'rest' categorie 'overige vervoerwijzen'. De vraag is of deze, veelal individuele vervoerwijzen, zoals (elektrische) scooters, brommobielen en de E-bike, tegenwoordig niet meer (beleids)aandacht behoeven. Het KiM voert een verkenning uit, waarbij ook informatie over ontwikkelingen in het buitenland wordt betrokken.

DGB Beter Benutten

Onderzoeksproject, MG1301, middelgroot, lopend

Sociale media en mobiliteit

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

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Onderzoeksproject, MG1302, middelgroot, start eerste kwartaal

Rol van reisinformatie in wegverkeer

Als gevolg van ICT-ontwikkelingen is er tegenwoordig een groot aanbod aan reisinformatie voor de automobilist beschikbaar en de mogelijkheden zullen in de toekomst waarschijnlijk verder toenemen. Informeren is ook als één van de vijf potentiële beleidsopties aangemerkt. Maar wat is de rol van reisinformatie voor verschillende groepen mobilisten? Met dit project beoogt het KiM bestaande inzichten te bundelen en meer inzicht te verschaffen.

DGB Unit Strategie (andere betrokken directie: DGB Wegen en Verkeersveiligheid)

Onderzoeksproject, MG1402, middelgroot, start eerste kwartaal

Verschuiving van autobezit naar -gebruik onder jongeren

De 'deeleconomie' staat nog in de kinderschoenen, maar groeit snel. Het kan in potentie grote effecten hebben voor de auto-industrie. Steeds meer mensen huren of delen een auto of doen aan carpoolen. In een verkennend literatuuronderzoek ligt de focus vooralsnog op jongvolwassenen, inclusief hun specifieke behoeften aan autotypen, maar het KiM kijkt ook naar mogelijke lessen uit andere domeinen. Ook de rol van Internet wordt betrokken. Nieuwe digitale mogelijkheden faciliteren in hoge mate de mogelijkheden voor huren, lenen en delen. Mogelijk kan een samenwerking met het SCP hier een extra impuls opleveren.

DGB Unit Strategie

Onderzoeksproject, MG1403, middelgroot, start tweede kwartaal

Lopen en fietsen als onderdeel van het verkeers- en vervoerssysteem

Welke rol hebben lopen en fietsen, in het buitenland ook wel aangeduid als 'active modes', binnen het totale mobiliteitssysteem en op welke wijze kunnen veranderingen in die rol een bijdrage leveren aan de realisatie van de nationale beleidsdoelstellingen? Doel van het project is om gebaseerd op eigen data-analyse en recente onderzoekresultaten een 'kennisoverzicht' te maken m.b.t. de rol van 'active modes'. De nadruk zal daarbij liggen op het in kaart brengen van de potentiële aanknopingspunten voor Rijksbeleid.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Met betrekking tot deze kennislijn worden door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. De nadruk ligt daarbij veelal op het in kaart brengen van naar groepen gedifferentieerde ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag, gekoppeld aan de groepskenmerken.

2.2 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB WV & DGB Beter Benutten	Het gebruik van 'nieuwe' individuele voertuigen	MG1401	Onderzoeksproject	2 ^e kwart.	middelgroot
DGB Beter Benutten	Sociale media en mobiliteit	MG1301	Onderzoeksproject	lopend	middelgroot
DGB WV	Rol van reisinformatie in wegverkeer	MG1302	Onderzoeksproject	1 ^e kwart.	middelgroot
DGB Unit Strategie & DGB WV	Verschuiving van autobezit naar – gebruik onder jongeren	MG1402	Onderzoeksproject	1 ^e kwart.	middelgroot
DGB Unit Strategie	Lopen en fietsen als onderdeel van het verkeers- en vervoerssysteem	MG1403	Onderzoeksproject	2 ^e kwart.	middelgroot

3

Kennislijn Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie

3.1 Toelichting op de kennislijn

In deze kennislijn staan duurzame mobiliteit en aan mobiliteit gerelateerde veiligheidsaspecten centraal. Het gaat hierbij zowel om de gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het huidige mobiliteitssysteem (en de beleidsaangrijpingspunten om die te beïnvloeden) als om de ontwikkeling naar een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem in de toekomst. De kennislijn draagt bij aan issues die voor IenM belangrijk zijn, zoals het beperken van olieafhankelijkheid, de toepassing van duurzame brandstoffen, het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en vervuilende emissies en verkeersveiligheid. Zowel in de EU als binnen Nederland wordt momenteel veel beleid hierop ontwikkeld, onder andere naar aanleiding van het SER-energieakkoord uit 2013. Aandacht wordt in deze kennislijn besteed aan het transitieproces: hoe kan een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem er uit zien, wat zijn knelpunten in de transitie daar naar toe, wat is de rol van de overheid en welke beleidsaangrijpingspunten zijn er om de deze transitie te bevorderen.

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

Projecten binnen deze kennislijn worden ingedeeld in de volgende onderdelen:

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

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen rond deze twee thema's. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete projecten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel) het KiM in 2014 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen.

3.2 Gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het mobiliteitssysteem

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

Projecten

DGB Openbaar Vervoer en Spoor

Kennis-aan-Tafel, DT1401, klein, start eerste kwartaal

Mid-term review 3^e kadernota railveiligheid

Het KiM zal kennis inbrengen bij de mid-term review van de 3^e kadernota railveiligheid en bij de verdere ontwikkeling van de visie op railveiligheid. Hieraan gerelateerd zijn de beleidsevaluatie sociale veiligheid en de audit security die eind 2013 start.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Kennis-aan-Tafel, DT1402, klein, start eerste kwartaal

Bijdrage project 'Risico elektrische fiets'

Het KiM zal kennis inbrengen in het project 'Risico elektrische fiets' dat RWS/WVL op verzoek van DGB gaat uitvoeren.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Binnen dit onderdeel van deze kennislijn worden door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. Voorbeelden zijn de kennisinbreng bij de monitoring door de ILT van de kwaliteit van het beheer van de spoorinfrastructuur en kennisinbreng bij vraagstukken rond de normering van veiligheid.

3.3 Naar een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem

In dit onderdeel van deze kennislijn gaat het om de kenmerken van een duurzaam en veilig mobiliteits-systeem, welke belemmeringen er zijn om dat te bereiken en wat de overheid kan doen om die knelpunten weg te nemen. In 2014 wordt de reeks projecten afgerond die voor de verschillende sectoren een verkenning oplevert van een duurzaam mobiliteitssysteem in 2050. Ook worden in 2014 projecten (onderzoek en Kennis-aan-Tafel) uitgevoerd die hier een vervolg aan geven, bijvoorbeeld rond de brandstoffenmix, geluid en rond het Nederlands verdienpotentieel (groene groei).

Projecten

DGB Openbaar Vervoer en Spoor

Onderzoeksproject, DT1403, middelgroot, start derde kwartaal

Verkenning duurzaam openbaarvervoerssysteem 2050

Wat zijn de mogelijkheden om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem voor de openbaar vervoer- en spoorsector, welke knelpunten zijn er daarbij en wat zijn mogelijke beleidsinstrumenten om die knelpunten weg te nemen? Bij deze studie zal worden voortgebouwd op de ervaringen en kennis die het KiM heeft opgedaan bij soortgelijke studies voor het wegverkeer, de luchtvaart en de maritieme sector. Tevens zal een bredere verkenning worden uitgevoerd, waarbij ook alternatieve systemen (bijvoorbeeld combinaties van individueel en collectief vervoer) aan bod komen.

DGMI Klimaat, Lucht en Geluid (andere betrokken directies: DGB Wegen en Verkeersveiligheid, DGB Openbaar Vervoer en Spoor, DGB Luchtvaart, DGB Maritiem)

Kennis-aan-Tafel, DT1404, middelgroot, start tweede kwartaal

Dwarsdoorsnede verkenningen duurzaam mobiliteitssysteem 2050

De afronding van de verkenningen van een duurzaam mobiliteitssysteem voor de verschillende sectoren biedt de mogelijkheid de verschillen en overeenkomsten te analyseren tussen de sectoren. Dit levert mogelijkheden op voor uitwisseling van leerervaringen tussen de sectoren. Verder biedt dit een inhoudelijke onderlegger voor het sectoroverstijgende programma dat bij DGB en DGLM in ontwikkeling is. Specifiek zou kunnen worden gekeken naar de CO₂-aanpak bij uitvoeringsorganisaties.

DGMI Klimaat, Lucht en Geluid

Onderzoeksproject, DT1405; middelgroot, start eerste kwartaal

Beleidsopties luchtkwaliteit

Het huidige beleid ten aanzien van de effecten van het mobiliteitssysteem voor de luchtkwaliteit bestaat uit euronormen (Europese regulering van emissies van nieuwe voertuigen) en grenswaarden (dag- en jaarnormen voor de concentratie van diverse stoffen). Nederlandse overheden werken samen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit project zal het KiM nagaan welke toekomstige beleidsopties effectief en efficiënt zijn, rekening houdend met:

- het wel of niet slagen van de transitiepaden met elektrisch vervoer e.d.;
- voortschrijdend (empirisch) inzicht over effecten van bestaand beleid, bijvoorbeeld milieuzones en euronormen;
- mogelijke beleidsopties voor de toekomst.

DGMI Klimaat, Lucht en Geluid

Onderzoeksproject, DT1406, middelgroot, start eerste kwartaal

Rol van de overheid bij innovatie, in het bijzonder bij laad/tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen en bij proeftuinen duurzame mobiliteit

De rol van de overheid bij innovatie is vaak historisch gegroeid en sluit niet perse aan bij nieuwe ontwikkelingen en visies. In deze studie zal het KiM nagaan welke rollen mogelijk zijn en wat daarvan de voor- en nadelen zijn. Dit zal worden toegepast op de rol van de overheid bij laad-/tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen en bij de proeftuinen duurzame mobiliteit. Input vormt het in het kader van het SER-Energieakkoord door IenM toegezegde overzicht van alle lopende innovatieregelingen en –investeringen.

DGMI Klimaat, Lucht en Geluid

Kennis-aan-Tafel, DT1306, klein, lopend

Visie brandstoffenmix

In het SER-Energieakkoord is afgesproken dat 'partijen uiterlijk in het voorjaar van 2014 een gezamenlijke visie ontwikkelen op de toekomstige brandstoffenmix', inclusief 'kansen voor Nederlands koploperschap'. DGMI is trekker voor de totstandkoming van de visie. Het beoogde sluitstuk is een actieplan met concrete acties voor de verschillende partijen.

Het KIM zal op de volgende manieren hier een bijdrage aan leveren:

- participeren in de begeleidingscommissie voor het opstellen van technische toekomstbeelden;
- meedenken over de invulling van het vervolg, waarbij onder andere de effecten en het verdienpotentieel van verschillende scenario's in kaart zullen worden gebracht;
- mede beoordelen van de resultaten van dit vervolg.

DGMI Klimaat, Lucht en Geluid

Kennis-aan-Tafel, DT1311, klein, lopend

Groene groei en het Nederlands verdienpotentieel

Het KIM zal kennis inbrengen bij de concretisering van de mogelijkheden van groene groei op het gebied van duurzame mobiliteit. Hierbij werkt het KIM samen met het PBL en zal het KIM deelnemen aan een werkgroep van IenM en EZ over dit onderwerp. In dit kader zal het KIM ook een reactie geven op de verkenning door Cambridge Econometrics van het verdienpotentieel voor Nederland door aanscherping van de CO₂-normen voor voertuigen.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Met betrekking tot dit onderdeel van deze kennislijn worden door het KIM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. Een voorbeeld is het meedenken hoe in het kader van het MIRT bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid op een meer gelijkwaardige manier kunnen worden meegenomen. Een ander voorbeeld is het bekijken van de relatie tussen belevingsonderzoek en de hoogte van op fysieke aspecten gebaseerde geluidsnormen.

3.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB OVEN5	Mid-term review 3 ^e kadernota railveiligheid	DT1401	Kennis-aan-Tafel	1 ^e kwart.	klein
DGB WV	Bijdrage project 'Risico elektrische fiets'	DT1402	Kennis-aan-Tafel	1 ^e kwart.	klein
DGB OVEN5	Verkenning duurzaam openbaar- vervoerssysteem 2050	DT1403	Onderzoeksproject	3 ^e kwart.	middelgroot
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid & DGB WV, DGB OVEN5, DGB Luchtvaart, DGB Maritiem	Dwarsdoorsnede verkenningen duurzaam mobiliteitssysteem 2050	DT1404	Kennis-aan-Tafel	2 ^e kwart.	middelgroot
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Beleidsopties luchtkwaliteit	DT1405	Onderzoeksproject	1 ^e kwart.	middelgroot
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Rol van de overheid bij innovatie, in het bijzonder bij laad/tankinfra-structuur voor alternatieve brandstoffen en bij proeftuinen duurzame mobiliteit	DT1406	Onderzoeksproject	1 ^e kwart.	middelgroot
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Visie brandstoffenmix	DT1306	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Groene groei en het Nederlandse verdienpotentieel	DT1311	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein

4

Kennislijn Modellen en data

4.1 Toelichting op de kennislijn

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

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

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

Binnen deze kennislijn staan twee onderdelen centraal:

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

De volgende paragrafen laten per onderdeel zien welke concrete activiteiten het KiM in 2014 onderneemt om invulling te geven aan de bij de beleidsdirecties geïnventariseerde kennisvragen.

4.2 Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid

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

Projecten

DGB Unit Strategie

Onderzoeksproject, DM1102, groot, lopend

Mobiliteitspanel Nederland

In het verkeers- en vervoersbeleid krijgt het gedrag van specifieke doelgroepen in de samenleving in toenemende mate aandacht. Daarmee bestaat er een toenemende behoefte aan inzicht in de ontwikkeling van mobiliteit van specifieke doelgroepen in de tijd, en in de effecten op mobiliteitsgedrag van veranderingen in omstandigheden van personen en groepen (veranderingen in gezinssamenstelling, verhuizen, et cetera). In 2012 is het KiM gestart met de implementatie van een longitudinaal mobiliteitsonderzoek, dat minimaal vier jaar duurt en is gericht op het verkrijgen van dit type inzichten. Het project wordt in samenwerking met Goudappel Coffeng en de Universiteit Twente uitgevoerd, met betrokkenheid vanuit IenM van RWS-WVL en het PBL. In het najaar van 2013 heeft de eerste meting ('wave') plaatsgevonden. Begin 2014 zal hierover worden gerapporteerd. Najaar 2014 volgt de uitvoering van de tweede meting.

DGB Luchtvaart

Kennis-aan-Tafel, DM1302, klein, lopend

Informatie over internationaal reisgedrag Nederlanders en reisgedrag buitenlanders in Nederland

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

DGB Luchtvaart

Onderzoeksproject, Eg28, klein, lopend

Factsheet Luchtvaartgegevens

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

DGB Unit Strategie

Kennis-aan-Tafel, DM1301, middelgroot, lopend

Ondersteuning operationalisering bereikbaarheidsindicator SVIR

In de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR) is de nieuwe bereikbaarheidsindicator opgenomen. Met het project 'Bereikbaarheid Anders Bekeken' heeft het KiM in 2011 een bijdrage geleverd aan de indicatorkeuze en in de afgelopen jaren heeft het KiM de door DGB ingezette doorontwikkeling met Kennis-aan-Tafel activiteiten ondersteund. De operationalisering is daarbij echter nog niet afgerond. Die afronding is in 2014 gewenst. De indicator dient dan volledig uitgewerkt te zijn voor praktische toepassing in monitoring en bij de gebiedsgerichte aanpak. Het KiM ondersteunt DGB met Kennis-aan-Tafel bij deze activiteiten.

DGB Unit Strategie

Kennis-aan-Tafel, DM1113, middelgroot, lopend

Bijdrage aan Monitor Infrastructuur en Ruimte

Het PBL is in 2012 gestart met de monitoring van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Hierbij werkt het PBL samen met het KiM. De *Monitor Infrastructuur en Ruimte* (MIR) omvat de dertien nationale belangen uit de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR). De informatie wordt gebruikt om één keer per twee jaar verantwoording af te leggen aan de Tweede Kamer over de voortgang van het beleid. In opdracht van DGB levert het KiM via Kennis-aan-Tafel informatie over mobiliteit en bereikbaarheid aan het PBL ter inpassing in de MIR en draagt zorg voor inhoudelijke afstemming met de *Mobiliteitsbalans* (zie *Mobiliteitsbalans 2014*; BR1401). Centraal in de KiM-bijdrage staat de doorontwikkeling van de bereikbaarheidsindicator (zie *Ondersteuning operationalisering bereikbaarheidsindicator SVIR*). In de nulmeting van de MIR (2012) is deze indicator alleen gepresenteerd voor de auto op basis van MON-data 2004-2009. In de volgende MIR zal ook de bereikbaarheidsontwikkeling van het OV in beeld moeten worden gebracht. Zowel voor de auto als voor het OV bestaat de wens gebruik te maken van daadwerkelijk gemeten reissnelheden in plaats van gerapporteerde snelheden.

DGB Unit Strategie

Onderzoekproject/Kennis-aan-Tafel, DM1401, middelgroot, start eerste kwartaal

Big data: kansen en mogelijkheden

Nieuwe technologieën en systemen kunnen nieuwe mogelijkheden bieden om veel en geautomatiseerd gegevens te verzamelen over de mobiliteit van personen en goederen: mobiele telefonie, Galileo, routeplanners, chipcard. Het is echter de vraag welke mogelijkheden deze gegevens op welke termijn zullen bieden in termen van bruikbaarheid voor beleidsanalyse en/of –monitoring. Het KiM maakt een state-of-the-art overzicht als achtergrondkennis voor lopende en toekomstige discussies over behoefte en beschikbaarheid van verkeers- en vervoersgegevens.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Met betrekking tot dit onderdeel worden door het KiM regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd, waarbij de nadruk ligt op kennisleverantie met betrekking tot inhoud en karakteristiek van bestaande statistieken en dataverzamelingen. Voorbeelden zijn het participeren in de begeleiding van door lenM uitbestede monitoring-projecten, zoals de Integrale Maritieme Monitor en de Logistieke Monitor.

4.3 Verkeers- en vervoersmodellen

Verkeers- en vervoersmodellen spelen een belangrijke rol in de beleidsvorming. Bij de ex ante analyses van beleidsmaatregelen worden de te beschouwen effecten vrijwel altijd in kaart gebracht met behulp van modellen. Die modellen worden voortdurend aangepast aan de hand van nieuwe inzichten en technische mogelijkheden. Dit innovatieproces werd in de afgelopen decennia sterk gedreven door twee, deels tegengestelde, doelstellingen: enerzijds de behoefte aan een complete informatievoorziening die inspeelt op actuele beleidsvragen, anderzijds de wetenschappelijke doelstelling om de wereld zo goed mogelijk te beschrijven. In het afgelopen decennium hebben deze ontwikkelingen gezorgd voor problemen in de toepassing van modellen in het beleidsproces; de complexiteit van de informatievoorziening is in zekere zin te groot. De kans op fouten, en daarmee de kwetsbaarheid van het beleidsproces, is daardoor toegenomen en vraagt een sterke mate van kwaliteitsbewaking. De bestaande modellen sluiten dus kennelijk niet goed aan op de behoeften van het beleid. Voor de toekomst liggen hier duidelijke uitdagingen rond andere manieren waarop met de modeluitkomsten in het beleidsproces moet worden omgaan. In eerder KiM-onderzoek is al geconcludeerd dat, willen de modellen ook de komende jaren bruikbaar blijven, ze inhoudelijk zullen moeten verbeteren, de kwaliteit beter geborgd dient te worden en de uitkomsten beter moeten worden gepresenteerd. Het KiM is zelf niet voornemens om modellen te gaan ontwikkelen en beheren (behalve eenvoudige modellen voor het productieproces van de Mobiliteitsbalans en Middellange Termijn Verkenningen (MLT's)). Het KiM beschikt echter over een brede kennis van beschikbare modellen en modellering en kennis van het beleidsproces. Met deze kennis kan het KiM de ontwikkeling stimuleren van modellen en gegevensverzameling die relevant zijn voor het mobiliteits- en transportbeleid. Tegelijkertijd kan het KiM het beleid helpen bij vertaling van specifieke (zowel inhoudelijke als procesmatige) informatiebehoeften naar de aan modelontwikkeling te stellen eisen.

Projecten

DGB Unit Strategie

Kennis-aan-Tafel, DM1106, middelgroot, lopend

Ondersteuning traject Integratie en Governance Modellen

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

DGB Unit Strategie

Kennis-aan-Tafel, DM1107, groot, lopend

Modelontwikkeling voor MLT

Voor de Mobiliteitsbalansen 2011, 2012 en 2013 zijn met het Middellangetermijnmodel (MLT) landelijke verkenningen gemaakt tot vijf jaar vooruit voor het wegverkeer en de congestie op het hoofdwegennet. Doel van dit project is om de beschikbare prognosemethoden, ook wel aangeduid als het MLT-model, te actualiseren en geschikt te maken voor gewenste verdere detaillering. In 2012 en 2013 zijn al enkele eerste verbeteringen aan het model doorgevoerd betreffende de relatie mobiliteit en congestie. In 2013 en 2014 is een bredere actualisering voorzien. Daarbij kijken we ook naar verbetering van het beschikbare prognose-instrumentarium voor luchtvaart en goederenvervoer.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

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

4.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Unit Strategie	Mobiliteitspanel Nederland	DM1102	Onderzoeksproject	lopend	groot
DGB Luchtvaart	Informatie over internationaal reisgedrag en reisgedrag van buitenlanders in Nederland	DM1302	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
DGB Luchtvaart	Factsheet Luchtvaartgegevens	E928	Onderzoeksproject	lopend	klein
DGB Unit Strategie	Ondersteuning operationalisering bereikbaarheidsindicator SVIR	DM1301	Kennis-aan-Tafel	lopend	middelgroot
DGB Unit Strategie	Bijdrage aan Monitor Infrastructuur en Ruimte	DM1113	Kennis-aan-Tafel	lopend	middelgroot
DGB Unit Strategie	Big data: kansen en mogelijkheden	DM1401	Onderzoeksproject/ Kennis-aan-Tafel	1 ^e kwart.	middelgroot
DGB Unit Strategie	Ondersteuning traject Integratie en Governance Modellen	DM1106	Kennis-aan-Tafel	lopend	middelgroot
DGB Unit Strategie	Modelontwikkeling voor MLT	DM1107	Kennis-aan-Tafel	lopend	groot

5

Kennislijn Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening

5.1 Toelichting op de kennislijn

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

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

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

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

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen rond deze drie thema's. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete projecten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel) het KiM in 2014 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen.

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

De centrale vraag bij dit onderdeel is hoe, op een verantwoorde kwantitatieve manier, inhoud te geven aan het grote belang van mobiliteit, transport en infrastructuur voor de maatschappelijk-economische en sociaal-culturele ontwikkeling van Nederland. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij de brede benadering van het begrip welvaart, zoals die binnen de welvaartseconomie gebruikelijk is, en vullen we die aan met de sociaal-culturele dimensie. Deelonderwerpen zijn de relatie tussen bereikbaarheid en economische groei, het belang van de mobiliteits- en transportsector (en subsectoren) voor de economie, het belang van mobiliteit onderscheiden naar motief (woon-werk, zakelijk, sociaal-recreatief) en het functioneren en belang van mainports, brainports en greenports.

Projecten

DGB Luchtvaart

Onderzoeksproject, MM1401, middelgroot, start tweede kwartaal

Economische effecten Schiphol

In 2006 is een rapport opgesteld over de economische effecten van Schiphol. Een update van dit rapport is gewenst, met de focus op een aantal nader te bepalen aspecten zoals bijvoorbeeld de economische waarde van transferpassagiers ten opzichte van origin-destination passagiers. Tevens zouden in de update ook een aantal nieuwe onderwerpen aan bod kunnen komen, zoals de economische betekenis van de retail op Schiphol en de betekenis van de diverse groepen passagiers daarvoor. Mogelijk wordt deze update door het KiM gedeeltelijk uitbesteed.

DGB Luchtvaart

Onderzoeksproject, MM1402, middelgroot, start eerste kwartaal

De economische waarde van low-cost carrier operaties

Low-cost cost carrier operaties vormen zo'n 25% van alle intra-Europese operaties. Low-cost carrier operaties hebben de bereikbaarheid van veel kleinere, maar ook grotere luchthavens in Europa verbeterd door meer bestemmingen, lagere prijzen en meer frequenties. In dit project wordt geanalyseerd wat de economische waarde is van deze low-cost carrier verbindingen, voor bepaalde luchthavens, regio's en voor Nederland als geheel. Een belangrijk onderdeel van de aanpak van dit project is de inschakeling van het Airneth-netwerk.

DGB Maritieme Zaken

Onderzoeksproject, BM1204, middelgroot, lopend

Relatie zeevaartsector en maritiem cluster

In 2013 en 2014 wordt het zeescheepvaartbeleid geëvalueerd. Een belangrijke vraag daarbij is in hoeverre het blijven stimuleren van de zeevaartsector van belang is voor een sterk maritiem cluster. In dit project worden (financiële en niet-financiële) relaties tussen de zeevaartsector en het maritieme cluster geanalyseerd. Tevens wordt, in de vorm van Kennis-aan-Tafel, een bijdrage geleverd aan de evaluatie van de beleidsbrief zeevaart.

DGB Maritieme Zaken

Onderzoeksproject, MM1403, middelgroot, start derde kwartaal

Effecten Noordpoolroute op strategische positie (Nederlandse) zeehavens

De zogenaamde 'Noordpoolroute' tussen Azië en Europa kan invloed hebben op de interncontinentale goederenstromen en daarmee op de strategische positie van de (Nederlandse) zeehavens. In deze studie wordt de potentiële betekenis van deze route verkend. Indien nog niet in IMO-verband onderzocht, worden hierbij ook milieu- en veiligheidsaspecten betrokken.

DGB Maritieme Zaken

Kennis-aan-Tafel, MM1312, klein, lopend

Begeleiding onderzoeksagenda zeehavenbeleid

Ten behoeve van de ontwikkeling van het zeehavenbeleid is door DGB een onderzoeksagenda opgesteld. Het KiM participeert in de begeleiding van een aantal door DGB uitbestede onderzoeken. Verder is ook Kennis-aan-Tafel voorzien bij de verdere uitwerking van de lange termijn onderzoeksagenda.

DGB Unit Strategie

Onderzoeksproject, MM1404, middelgroot, start tweede kwartaal

Doorwerking mobiliteitsbeleid in regionaal economische structuur

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt ingegaan op de betekenis van infrastructuur- en mobiliteitsbeleid voor de economische structuur van regio's en de concurrentiepositie van Nederland. In deze studie worden de verschillende aspecten van deze invloed op een rij gezet en wordt een inschatting gemaakt van de omvang hiervan. Dit zal worden gedaan op basis van recente literatuur.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Regelmatig worden bij dit onderdeel ook kleinere Kennis-aan-Tafel activiteiten uitgevoerd. In 2014 gaat het hierbij onder andere om het meedenken bij het opstellen van een geïntegreerd maritiem strategiedocument door de directie Maritieme Zaken van DGB.

5.3 De rol van de overheid en marktordening

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

Projecten

DGB Luchtvaart

Kennis-aan-Tafel, MO1318, middelgroot, lopend

Netwerkkwaliteit als publiek belang

Een goede netwerkkwaliteit op Schiphol zorgt voor consumentenwelvaart, bijdrage aan het vestigingsklimaat, regionaal-economische groei etc. Drager van de netwerkkwaliteit is in belangrijke mate de hub-operatie van één onderneming, die op veel lokale markten een monopolie heeft. Hierdoor strookt het consumentenbelang, dat gebaat is bij concurrentie en diversiteit, niet altijd met het belang voor de huboperatie (en daarmee een deel van de netwerkkwaliteit). De vraag is dan wat er gebeurt als de overheid netwerkkwaliteit overlaat aan de markt en op welke punten een rol van de overheid bij het stimuleren/bewaken van netwerkkwaliteit te rechtvaardigen is. Tot slot is de vraag welke instrumenten de overheid hiervoor heeft. De ministeries van IenM, Economische Zaken en Financiën werken aan een notitie over de netwerkkwaliteit, maar verankering in wetgeving vraagt verdere verdieping. Airneth zal nog in 2013 via position papers input leveren voor deze verdieping. Daarna wordt bepaald of een bijeenkomst over deze papers wenselijk is en welke analyses nodig zijn.

DGB Luchtvaart

Kennis-aan-Tafel, MM1405, middelgroot, start tweede kwartaal

Staatssteun luchthavens en luchtvaart

Begin 2014 komt de Europese Commissie met nieuwe staatssteunregels voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. De vraag is wat deze regels voor gevolgen hebben voor (regionale) luchthavens en luchtvaartmaatschappijen in Nederland. Op welke manier steunen buitenlandse overheden hun (regionale) luchthavens en is hierbij, op basis van de nieuwe regels, sprake van staatssteun? Een belangrijk onderdeel van de aanpak van dit project is de inschakeling van Airneth.

DGB Maritieme Zaken

Onderzoeksproject, MM1406, middelgroot, start tweede kwartaal

Bemanningsplannen: een vergelijking tussen de zeevaart- en binnenvaartsector

De verantwoordelijkheid voor bemanningsplannen ligt in de zeevaartsector bij de reders. In de binnenvaart is er meer overheidssturing. In deze studie staat de vraag centraal of in de binnenvaart op dezelfde manier verantwoordelijkheden kunnen worden gedelegeerd als voor de zeevaart. Deels is het onderzoek ook evaluatief: wat zijn de voor- en nadelen van de verantwoordelijkheidsverdeling in de zeevaartsector?

DGB Openbaar Vervoer en Spoor

Onderzoeksproject, MO1201, middelgroot, start derde kwartaal

Vergroten marktgerichtheid openbaar vervoer

Om de klantgerichtheid van het openbaar vervoer te verbeteren, kan de rijksoverheid mogelijk belemmeringen wegnemen en maatregelen treffen om een marktgerichte benadering te faciliteren. Welke maatregelen hebben het grootste effect in deze transitie van een aanbod- naar een vraaggericht systeem? Wat zijn in dichtbevolkte gebieden de belangrijkste belemmeringen die moeten worden weggenomen op onder andere de vervoersmarkt en de vastgoedmarkt? Welke mogelijkheden zijn er in dunbevolkte gebieden om regulier openbaar vervoer en contractvervoer te integreren? Dit onderzoek start na afronding van het project 'Kwaliteitsbehoeften van de moderne OV-reiziger' (BB1106).

DGB Openbaar Vervoer en Spoor

Onderzoeksproject, MM1407, middelgroot, start eerste kwartaal

Publieke belangen en prestatieafspraken

In deze studie voor DGB Openbaar Vervoer en Spoor wordt verkend wat we uit andere sectoren (bijvoorbeeld de luchtvaart) kunnen leren over te hanteren samenhang tussen publieke belangen, zorgplicht(en), beleidsdoelen en hieraan te koppelen prestatieafspraken.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor

Kennis-aan-Tafel, MM1408, klein, start eerste kwartaal

Conditie voor effectieve concessieafspraken

Het KIM zal kennis inbrengen bij de verkenning van condities voor effectieve concessieafspraken. Wat is een effectief detailniveau? Wat zijn relevante aspecten die bij de effectiviteit van concessieafspraken een rol spelen (bijvoorbeeld vertrouwen)? Hierbij zal worden voortgebouwd op het in 2013 verschenen 'modelbestek' van het KpVV en het eveneens in 2013 verschenen rapport van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) over het personenvervoer per spoor.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Onderzoeksproject, MM1409, middelgroot, start derde kwartaal

Werkelijke kosten en baten van PPS bij infrastructuurprojecten

Er is ex post weinig bekend over de kosten en baten van PPS bij infrastructuurprojecten. Er wordt meerwaarde verondersteld van private betrokkenheid (bijvoorbeeld DBFM), maar is deze er ook werkelijk? In dit project wordt zo mogelijk een ex post evaluatie uitgevoerd op basis van één of meer case studies.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Kennis-aan-Tafel, MM1410, klein, start eerste kwartaal

Maatschappelijke effecten van SLA prestatie-indicatoren

In 2014 worden de huidige Service Level Agreements (SLA's) tussen de beleidsDG's van IenM en RWS geëvalueerd. Het KiM zal een notitie opstellen waarin beschreven wordt hoe beleidsdoelstellingen op het gebied van wegen samenhangen met maatschappelijke effecten, en hoe deze gerelateerd zijn aan de huidige prestatie-indicatoren. Daarnaast wordt aangegeven hoe de RWS output indicatoren zich verhouden tot de outcome (in termen van beleidsdoelstellingen). De notitie biedt overzicht en waar relevant worden verbeterpunten aangedragen. De notitie is strategisch van aard; dataverzameling en de wijze waarop RWS output indicatoren onderbouwt komen niet aan de orde.

Daarnaast levert het KiM op ad-hoc basis Kennis-aan-Tafel bij de in 2014 door DGB uit te voeren SLA evaluatie.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Kennis-aan-Tafel, MM1411, klein, start eerste kwartaal

Maatschappelijke prioritering vervangings- en renovatieprojecten

Naar verwachting zijn de komende jaren een groot aantal infrastructurele kunstwerken aan vervanging toe. Helaas ontbreekt het budget om volledig aan deze vervangingsvraag te kunnen voldoen. Rijkswaterstaat is op het gebied van natte kunstwerken (VONK) en waterbescherming (RINK) bezig met een gestructureerde welvaartseconomische aanpak van dit vraagstuk. Dit levert naar verwachting echter nog niet de handvatten op om begin 2014 te helpen bij het prioriteren van de dan ter discussie staande vervangingsvraagstukken voor wegen. Het KiM stelt een notitie op met praktische aangrijpingspunten om maatschappelijke effecten van deze concrete vervangingsvragen zo goed mogelijk (op basis van vereenvoudigde aannames) mee te wegen. Daarnaast levert het KiM op ad-hoc basis Kennis-aan-Tafel om mee te denken bij de daadwerkelijke prioritering van de vervangingsvraagstukken in 2014 door DGB.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Het KiM levert binnen dit thema Kennis-aan-Tafel over ondermeer marktordering in het openbaar vervoer en de vormgeving van vervoer- en beheerconcessies. Een ander onderwerp is de efficiëntie van verschillende typen publiek-private samenwerkingsconstructies binnen één corridor.

5.4 Verhoudingen tussen overheidslagen

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

Projecten

DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling

Kennis-aan-Tafel, MM1305, middelgroot, lopend

Internationale vergelijking governance ruimtelijke ordening

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

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

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

5.5 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Luchtvaart	Economische effecten Schiphol	MM1401	Onderzoeksproject	2 ^e kwart.	middelgroot
DGB Luchtvaart	De economische waarde van low-cost carrier operaties	MM1402	Onderzoeksproject	1 ^e kwart.	middelgroot
DGB Maritiem	Relatie zeevaartsector en maritiem cluster	BM1204	Onderzoeksproject	lopend	middelgroot
DGB Maritiem	Effecten Noordpoolroute op strategische positie (Nederlandse) zeehavens	MM1403	Onderzoeksproject	3 ^e kwart.	middelgroot
DGB Maritiem	Begeleiding onderzoeksagenda zeehavenbeleid	MM1312	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
DGB Unit Strategie	Doorwerking mobiliteitsbeleid in regionaal economische structuur	MM1404	Onderzoeksproject	2 ^e kwart.	middelgroot
DGB Luchtvaart	Netwerkkwaliteit als publiek belang	MO1318	Kennis-aan-Tafel	lopend	middelgroot
DGB Luchtvaart	Staatssteun luchthavens en luchtvaart	MM1405	Kennis-aan-Tafel	2 ^e kwart.	middelgroot
DGB Maritiem	Bemanningsplannen: een vergelijking tussen de zeevaart- en binnenvaart-sector	MM1406	Onderzoeksproject	2 ^e kwart.	middelgroot
DGB OVEN5	Vergroten marktgerichtheid openbaar vervoer	MO1201	Onderzoeksproject	3 ^e kwart.	middelgroot
DGB OVEN5	Publieke belangen en prestatieafspraken	MM1407	Onderzoeksproject	1 ^e kwart.	middelgroot
DGB OVEN5	Conditie voor effectieve concessie-afspraken	MM1408	Kennis-aan-Tafel	1 ^e kwart.	klein
DGB WV	Werkelijke kosten en baten van PPS bij infrastructuurprojecten	MM1409	Onderzoeksproject	3 ^e kwart.	middelgroot
DGB WV	Maatschappelijke effecten van SLA prestatie-indicatoren	MM1410	Kennis-aan-Tafel	1 ^e kwart.	klein
DGB WV	Maatschappelijke prioritering vervangings- en renovatieprojecten	MM1411	Kennis-aan-Tafel	1 ^e kwart.	klein
DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling	Internationale vergelijking governance ruimtelijke ordening	MM1305	Kennis-aan-Tafel	lopend	middelgroot

6

Kennislijn Beleidssevaluaties en afwegingskaders

6.1 Toelichting op de kennislijn

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

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

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

Binnen deze kennislijn staan drie onderdelen centraal:

- methodiekverdieping en -verbreding;
- het 'laten landen' van inzichten uit de afwegingskaders;
- het uitvoeren en toetsen van evaluaties.

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen rond deze vier thema's. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete projecten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel) het KiM in 2014 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen.

6.2 Methodiekverdieping en -verbreding ex ante evaluaties

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

Projecten

DGB Unit Strategie

Onderzoeksproject, EA1402, middelgroot, start derde kwartaal

In kaart brengen en omgaan met onzekerheden in MKBA

Een MKBA bestaat uit verschillende stappen (zoals beschrijving nulvariant en projectvarianten, bepaling effecten, monetaarisering van effecten). Bij elke stap is er sprake van onzekerheden. Denk hierbij aan mogelijke onzekerheden rondom de gehanteerde values-of-time. In dit project analyseert het KiM in welke stappen de onzekerheden het grootst zijn en waar dus reductie van die onzekerheden het meest urgent is om ook in de toekomst tot betrouwbare MKBA-uitkomsten te komen. Het gaat hierbij niet alleen om MKBA's van infrastructuurprojecten, maar ook om MKBA's van andere typen maatregelen.

DGMI Veiligheid en Risico's

Kennis-aan-Tafel, EA1317, klein, lopend

Bewust omgaan met veiligheid

Het KiM zal een Kennis-aan-Tafel bijdrage leveren aan de analyse die DGMI maakt van de manieren waarop binnen IenM met de afweging van veiligheid wordt omgegaan.

DGRW Gebieden en Projecten (andere betrokken directie: DGB Unit Strategie)

Kennis-aan-Tafel, EA1401, middelgroot, start eerste kwartaal

Ontwikkeling adaptief beleid

In 2013 is door het KiM geschetst hoe adaptief beleid bij de gebiedsagenda's vorm gegeven kan worden. Het KiM zal Kennis-aan-Tafel-bijdragen leveren bij de implementatie van adaptief beleid in het MIRT-proces. Een belangrijk onderwerp daarbij is de relatie met de nieuwe visie op bereikbaarheid.

FMC (andere betrokken directies: DGB, DGRW, DGMI, RWS)

Kennis-aan-Tafel, EA1102, klein, lopend

Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek

Bij de uitvoering van kosten-batenanalyses komen er vragen aan bod die niet specifiek voor één project zijn, en waar in overleg met betrokken partijen, zoals CPB, PBL en RWS/WVL, een passende en consistente oplossing voor moet worden gevonden. Het kan hierbij in 2014 onder andere gaan over de hoogte van de discontovoet en de risico-opslag bij onomkeerbare effecten.

FMC

Kennis-aan-Tafel, EA1321, klein, start derde kwartaal

MKBA van hele project of van Rijksbijdrage

Gebruikelijk is dat de MKBA kijkt naar de effecten van het hele project, en dus ook alle kosten van een project meeneemt. Hoe meer er sprake is van betrokkenheid van private partijen en andere overheden, hoe meer de vraag opkomt of de Rijksoverheid een project als geheel moet afwegen op maatschappelijke kosten-baten of een maatschappelijke kosten-batenanalyse van het eigen aandeel.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Binnen dit onderdeel zijn verscheidene kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten voorzien. Bijvoorbeeld over beheer en onderhoud en over de input voor de Monitor Infrastructuur Ruimte op basis van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'.

6.3 Het 'laten landen' van inzichten uit de afwegingskaders

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

Concrete projecten

FMC (andere betrokken directies: DGB, DGRW, DGMI)

Kennis-aan-Tafel, E712, klein, lopend

Nieuwe MKBA-leidraad

Het KIM levert een bijdrage aan de doorwerking van de nieuwe Rijksbrede leidraad voor MKBA in sectorspecifieke werkwijzers.

FMC (andere betrokken directies: DGB, DGRW, DGMI)

Kennis-aan-Tafel, E712, klein, lopend

Communicatie over MKBA

Het KIM stelt informatie over MKBA beschikbaar ten behoeve van presentaties en rapporten en het KIM levert bijdragen aan congressen en cursussen op dit terrein.

FMC (andere betrokken directies: DGB, DGRW, DGMI)
Kennis-aan-Tafel, E712, klein, lopend

Secretariaat interdepartementale kernteam MKBA

Het KiM voert het secretariaat van het interdepartementale kernteam MKBA.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

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

6.4 Het uitvoeren en toetsen van evaluaties

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

Het KiM voert daarnaast ook ex post evaluaties uit. Het ex post evalueren van infrastructurele projecten en andere vormen van beleid kan belangrijke voordelen hebben. Door te leren van het verleden kan de kwaliteit van toekomstige ex ante evaluaties verbeterd worden en daarmee ook de kwaliteit van de besluitvorming. In breder verband kunnen ex post studies en meta-evaluaties laten zien waarom welk beleid in welke omstandigheden succesvol is en welk beleid niet. In het kader van dit onderdeel voert het KiM op verzoek second opinions uit van in de Rijksbegroting opgenomen en door derden uitgevoerde beleidsdoorlichtingen.

Projecten

FMC (andere betrokken directies: DGB Wegen en Verkeersveiligheid, DGB Openbaar Vervoer en Spoor, DGB Luchtvaart, DGB Maritieme Zaken)
Kennis-aan-Tafel, EA1403, middelgroot, start divers

Begeleiding van en second opinions op MKBA's van enkele beeldbepalende projecten

(voor zover nu voorzien):

- Second opinion MKBA ERTMS (DGB Openbaar Vervoer en Spoor)
- Second opinion ombouw Amstelveenlijn (DGB Openbaar Vervoer en Spoor)
- Second opinion MKBA Calandbrug
- Begeleiding MKBA Ring Utrecht
- Begeleiding MKBA Buisleidingentunnel Hollands Diep

DGB Openbaar Vervoer en Spoor

Kennis-aan-Tafel, EA1404, middelgroot, start eerste kwartaal

Evaluatie van de Taxiwet

In 2014 is een evaluatie van de Taxiwet voorzien. De Kennis-aan-Tafel bijdrage van het KiM heeft betrekking op:

- de methodologie van de evaluatie;
- de begeleiding van uit te voeren en eventueel uit te besteden onderzoeken.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Kennis-aan-Tafel, EA1327, klein, lopend

Monitoring en evaluatie routekaart Beter Geïnformeerd Op Weg (BGOW)

Het KiM levert een Kennis-aan-Tafel bijdrage aan het opstellen van een Plan van Aanpak voor monitoring en evaluatie van de routekaart BGOW. Bij de uitvoering van de daadwerkelijke monitoring en evaluatie kan het KiM een begeleidende rol spelen.

FMC

Kennis-aan-Tafel, EA1322, middelgroot, start derde kwartaal

Ex-postevaluaties van projecten (beleid en infra)

Het uitvoeren van ex-postevaluaties van projecten (beleid en infra) is nuttig voor IenM als lerende organisatie. In overleg met FMC en de beleidsdirecties kan het KiM één of meerdere ex-postevaluaties in aparte projecten uitwerken.

FMC (andere betrokken directies: DGB Wegen en Verkeersveiligheid, DGB Openbaar Vervoer en Spoor, DGB Luchtvaart, DGB Maritieme Zaken)

Kennis-aan-Tafel, EA1405, middelgroot, start divers

Toetsen beleidsdoorlichtingen (voor zover nu voorzien)

- Regionaal openbaar vervoer
- Sociale veiligheid

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten

Het KiM levert binnen dit onderdeel regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel activiteiten. Dit heeft onder andere betrekking op het overdragen van bestaande kennis over prijsbeleid richting andere SER-partners als uitvloeisel van het SER-energieakkoord. Een ander onderwerp is het leveren van kennis van de effecten voor Nederland van het EU ETS voor de luchtvaart. Regelmatig denkt het KiM ook mee bij de verdere ontwikkeling van het stelsel van kengetallen en indicatoren in het kader van 'verantwoord begroten'.

6.5 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Unit Strategie	In kaart brengen en omgaan met onzekerheden in MKBA	EA1402	Onderzoeksproject	3 ^e kwart.	middelgroot
DGMI Veiligheid en Risico's	Bewust omgaan met veiligheid	EA1317	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
DGRW Gebieden en Projecten	Ontwikkeling adaptief beleid	EA1401	Kennis-aan-Tafel	1 ^e kwart.	middelgroot
FMC	Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek	EA1102	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
FMC	MKBA van hele project of van Rijksbijdrage	EA1321	Kennis-aan-Tafel	3 ^e kwart.	klein
FMC	Nieuwe MKBA-leidraad	E712	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
FMC	Communicatie over MKBA	E712	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
FMC	Secretariaat interdepartementale kernteam MKBA	E712	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
FMC & DGB WV, DGB OVENs, DGB Luchtvaart, DGB Maritiem	Begeleiding van en second opinons op MKBA's van enkele beeldbepalende projecten	EA1403	Kennis-aan-Tafel	divers	middelgroot
DGB OVENs	Evaluatie van de Taxiwet	EA1404	Kennis-aan-Tafel	1 ^e kwart.	middelgroot
DGB WV	Monitoring en evaluatie routekaart Beter Geïnformeerd op Weg (BGOW)	EA1327	Kennis-aan-Tafel	lopend	klein
FMC	Ex-postevaluaties van projecten (beleid en infra)	EA1322	Kennis-aan-Tafel	3 ^e kwart.	middelgroot
FMC & DGB WV, DGB OVENs, DGB Luchtvaart, DGB Maritiem	Toetsen beleidsdoorlichtingen	EA1405	Kennis-aan-Tafel	divers	middelgroot

Lijst met afkortingen

CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CPB	Centraal Planbureau
DBR	Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (NWO-programma)
DGB	Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
DGB BB	DGB Programmadirectie Beter Benutten
DGB LVT	DGB Directie Luchtvaart
DGB MZ	DGB Directie Maritieme Zaken
DGB OVenS	DGB Directie Openbaar Vervoer en Spoor
DGB Strat	DGB Unit Strategie
DGB WV	DGB Directie Wegen en Verkeersveiligheid
DGMI	Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal
DGMI Int.	DGMI Directie Internationaal
DGMI KLG	DGMI Directie Klimaat, Lucht en Geluid
DGMI VenR	DGMI Directie Veiligheid en Risico's
DGRW	Directoraat-Generaal Ruimte en Water
DGRW GenP	DGRW Directie Gebieden en Projecten
DGRW RO	DGRW Directie Ruimtelijke Ordening
EZ	Ministerie van Economische Zaken
FMC	Financiën, Management en Control
ICT	Informatie- en communicatietechnologie
lenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
JTRC	Joint Transport Research Committee
KaT	Kennis-aan-Tafel
KBA	Kosten-batenanalyse
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
LMS	Landelijk Model Systeem
MIR	Monitor Infrastructuur en Ruimte
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyses
MLT	Middellange termijn
MON	Mobiliteitsonderzoek Nederland
NS	Nederlandse Spoorwegen
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
OV	Openbaar vervoer
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
RO	Ruimtelijke Ordening
RWS/CIV	Rijkswaterstaat Centrale Informatievoorziening
RWS/WVL	Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving
SCP	Sociaal en Cultureel Planbureau
SKIA	Strategische Kennis- en Innovatieagenda
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TEN-T	Trans-European Transport Network
VerDuS	Verbinden van Duurzame Steden (NWO-thema)

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Januari 2014
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

ISBN: 978-90-8902-116-8
KiM-14-A01

Vormgeving en opmaak:
VijfKeerBlauw

Ordernummer:
V76-621692

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon: 070-4561965
Fax: 070-4567576

Website: www.kimnet.nl
E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

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

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



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

www.kimnet.nl

ISBN: 978-90-8902-116-8

Januari 2014