



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Werkprogramma 2015

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Inhoud

- 0 Over het KiM en dit werkprogramma 5**
 - 0.1 Inleiding 5
 - 0.2 Werkvormen en werkwijze van het KiM 6
 - 0.3 Positionering van het KiM 7
 - 0.4 Kennislijnen KiM en relatie met de Strategische Kennis- en Innovatieagenda IenM 8
 - 0.5 Over het Werkprogramma 2015 11
 - 0.6 Toelichting op de hoofdstukken 1 tot en met 6 12
- 1 Kennislijn Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte 13**
 - 1.1 Toelichting op de kennislijn 13
 - 1.2 De samenhang in het verkeers- en vervoerssysteem en de wisselwerking met de omgeving 14
 - 1.3 Bereikbaarheid en bereikbaarheidsbeleid 16
 - 1.4 Overzichtstabel projecten 19
- 2 Kennislijn Mobiliteit van groepen 21**
 - 2.1 Toelichting op de kennislijn 21
 - 2.2 Overzichtstabel projecten 23
- 3 Kennislijn Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie 24**
 - 3.1 Toelichting op de kennislijn 24
 - 3.2 Gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid van het mobiliteitssysteem 25
 - 3.3 Naar een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem 25
 - 3.4 Overzichtstabel projecten 26
- 4 Kennislijn Modellen en data 27**
 - 4.1 Toelichting op de kennislijn 27
 - 4.2 Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid 28
 - 4.3 Verkeers- en vervoersmodellen 29
 - 4.4 Overzichtstabel projecten 31
- 5 Kennislijn Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening 32**
 - 5.1 Toelichting op de kennislijn 32
 - 5.2 Het maatschappelijk belang van mobiliteit en transport en in het bijzonder van de mainports 33
 - 5.3 De rol van de overheid en marktordening 34
 - 5.4 Verhoudingen tussen overheidslagen 35
 - 5.5 Overzichtstabel projecten 35
- 6 Kennislijn Beleidsevaluaties en afwegingskaders 36**
 - 6.1 Toelichting op de kennislijn 36
 - 6.2 Methodiekverdieping en -verbreding ex-ante-evaluaties 37
 - 6.3 Het 'laten landen' van inzichten uit de afwegingskaders 38
 - 6.4 Het uitvoeren en toetsen van evaluaties 39
 - 6.5 Overzichtstabel projecten 40

Lijst met afkortingen 41

Colofon 42

0

Over het KiM en dit werkprogramma

0.1 Inleiding

Dit is het Werkprogramma 2015 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Het regeerakkoord van het kabinet Rutte II uit 2012 stelt dat infrastructuur en bereikbaarheid van door-slaggevend belang zijn voor onze economie. Het kabinet werkt aan verbetering 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 2015 geeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu veel aandacht aan het nieuwe programma Meer Bereiken, waarmee in 2014 een begin is gemaakt. Aanleg van nieuwe infrastructuur gaat daarbij hand in hand met intelligente andere oplossingen op het gebied van gedragsverandering, vraagbeïnvloeding en ruimtelijke inrichting. Door de ontwikkeling van nieuwe informatietechnologie en Intelligente Transport Systemen (ITS) ontstaan nieuwe kansen voor weg- en ov-gebruikers, beheerders, vervoerders en het Nederlands bedrijfsleven. De rol van de rijksoverheid verandert daarbij. Problemen en uitdagingen worden veel meer samen met regio en bedrijfsleven opgepakt. De nieuwe aanpak in Meer Bereiken wordt in acht MIRT-onderzoeken uitgewerkt en toegepast. In 2015 wordt verder gewerkt aan de realisatie van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA), waarbij de bereikbaarheid van deur-tot-deur, het reisgemak en de reisinformatie verbeterd worden. Op het gebied van klimaat en milieu heeft in 2015 de uitvoering van de Klimaatagenda en het SER-Energieakkoord prioriteit.

Vraaggestuurd en evidence-based

Voor de genoemde onderwerpen is actuele en wetenschappelijk gefundeerde kennis onontbeerlijk. Het KiM wil ook in 2015 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 mobiliteitsterrein 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 om 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 IenM (bij welke partij is welke kennis te halen?);
 - het ondersteunen van de beleidsdirecties van IenM 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 IenM.
- **Signaleringsnotities:** notities waarin het KiM onderwerpen agendeert binnen IenM, naar aanleiding van actuele beleidsmatige en wetenschappelijke ontwikkelingen of rapporten van andere partijen. Deze notities worden niet meegenomen in het werkprogramma, wel is er binnen het KiM capaciteit voor beschikbaar. In tegenstelling tot onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel zijn signaleringsnotities niet vraaggestuurd.

Paragraaf 0.5 geeft een indicatie van de capaciteitsinzet in deze drie werkvormen.

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 IenM uit. Deze 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 beleidsaangrijpingspunten 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.
 - **Beleidsvaluatie:** het KiM geeft ex durante of ex post de effecten van geïmplementeerde beleidsinstrumenten weer.

De beleidsanalyses van het KiM dienen als input voor politieke en beleidsmatige afwegingen.

- Het KiM doet geen fundamenteel onderzoek; wel kan het KiM fundamenteel onderzoek agenderen.
- Het KiM richt zich op het macroniveau (de maatschappij als geheel) en het mesoniveau (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 kennisinstututen, 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 onderbouwing 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	Planologie	Universiteit van Amsterdam
Prof. dr. Martin Dijst	Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit	Universiteit van Utrecht
Prof. dr. Jonas Eliasson	Transportsysteemanalyse	KTH (Royal Institute of Technology) Stockholm
Prof. dr. Ernst ten Heuvelhof	Bestuurskunde	TU Delft
Prof. dr. ir. Vincent Marchau	Onzekerheid en adaptiviteit van maatschappelijke systemen	Radboud Universiteit Nijmegen
Prof. dr. John Preston	Railvervoer en directeur van Transport Onderzoeksgroep	University of Southampton
Prof. dr. Stef Proost	Energie	Katholieke Universiteit Leuven
Dr. Tim Schwanen	Transport en Sociale Geografie	University of Oxford
Prof. dr. Eddy Van de Voorde	Transport en Ruimtelijke Economie	Universiteit van Antwerpen
Prof. dr. Bert van Wee	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 onder andere actief bij aan onderzoeksnetwerken, zoals TRAIL.

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 wetenschappelijke kennisnetwerk op het gebied van luchtvaart. Hiertoe organiseert Airneth in opdracht van het KiM workshops, seminars, lezingen en position papers, waarmee externe wetenschappelijke kennis dichterbij 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 er op beperkte schaal internationaal samengewerkt in projecten en participeert het KiM in een aantal internationale verbanden, zoals het Joint Transport Research Committee (JTRC) en in comités van het Amerikaanse Transportation Research Board (TRB, 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 én om een agenderende rol te vervullen: welke kennis is nodig voor de beleidsvragen van de toekomst?

Een kennislijn:

- maakt 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;
- is een weergave van een visie op toekomstig mobiliteitsonderzoek en de accenten in het huidige mobiliteitsonderzoek;
- vormt een meerjarige agenderende ‘onderlegger’ voor concrete projecten;
- kan naar verloop van tijd weer verdwijnen, terwijl ook nieuwe kennislijnen kunnen worden toegevoegd als daartoe aanleiding 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 2015 worden de volgende kennislijnen onderscheiden:

1. **Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte.** In kennislijn 1 staan een 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 ontwikkeling 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 macroniveau vertaald naar het mesoniveau: 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 mobiliteitssysteem als om scenario's voor een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem in de toekomst. Veel aandacht wordt in deze kennislijn besteed aan het transitieproces: hoe ziet een duurzaam en veilig mobiliteitssysteem eruit, wat zijn knelpunten en welke beleidsaangrijpingspunten zijn er om deze transities 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 marktordening.** 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. Ten slotte houdt deze kennislijn zich bezig met de vraag hoe bestuurlijke verhoudingen tussen overheidslagen op een effectieve en efficiënte manier zijn vorm te geven.
6. **Beleidsvaluaties 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. Het KiM adviseert beleidsdirecties over de uitvoering van evaluaties, voert zelf evaluaties uit en kan door andere partijen opgestelde evaluaties toetsen.

Verantwoordelijke managers

Het directieteam van het KiM bestaat uit George Gelauff (wetenschappelijk directeur) en Arjen 't Hoen (plaatsvervangend directeur). George is sinds september 2014 werkzaam bij het KiM als opvolger van Jaap de Wit.

Daarnaast heeft het KiM twee kennislijnmanagers: Arjen 't Hoen en Jan van der Waard. De verantwoordelijkheid voor de kennislijnen is als volgt verdeeld.

Kennislijn	Kennislijnmanager
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, onderverdeeld naar zeven thema's. Voor zover deze kennisvragen betrekking hebben op het werkterrein 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 2015

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 het werkprogramma besproken 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 2015

Binnen de kennislijnen worden 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 2015 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 2015	Pagina	Link met KiM-kennislijnen
1. Veranderende rol van de fiets in het mobiliteitssysteem	• Effecten betalen voor fietsparkeren	18	1 en 2
	• Lopen en fietsen als onderdeel van het verkeers- en vervoerssysteem	22	
2. Kwaliteit in de ov-keten	• Kwaliteitsbehoeften van de moderne ov-reiziger	16	1 en 5
	• Ondersteuning kennisvragen Netwerk Nederland	17	
	• Indicatoren deur-tot-deur-bereikbaarheid openbaar vervoer	34	
3. Mobiliteitsbeleid en de economische structuur van Nederland	• Doorwerking mobiliteitsbeleid in regionaal-economische structuur	33	5
	• De economische waarde van <i>low-cost-carrier</i> -operaties	33	
4. Mobiliteitssystemen van de toekomst	• Innovaties en moderne technieken die ingrijpen in het ov-systeem	17	1
	• Maatschappelijke effecten van de zelfrijdende auto	18	
5. Vernieuwing mobiliteitsdata	• Mobiliteitspanel Nederland	28	4
	• Bijdrage KiM in Innovatietraject OVIN	29	
6. Kennis en advisering over MKBA's	• Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten	39	6

Verdeling onderzoekscapaciteit in 2015

Kennis-aan-Tafel is een effectieve, efficiënte en gewaardeerde vorm van kennisinbreng. In 2014 is 35 à 40 procent van de onderzoekscapaciteit besteed aan Kennis-aan-Tafel-projecten. In 2015 zal dit percentage ongeveer gelijk blijven. De overige beschikbare capaciteit wordt besteed aan onderzoeksprojecten en signaleringsnotities.

0.6 Toelichting op de hoofdstukken 1 tot en met 6

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

Per kennislijn geven we eerst een toelichting op de inhoud van de kennislijn en worden de verschillende onderdelen beschreven die deel uitmaken van de kennislijn. Per onderdeel worden eerst de projecten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel) beschreven. Het gaat hierbij zowel om projecten die doorlopen uit 2014 als om projecten die starten in 2015. Per project wordt de titel, het soort project (onderzoek of Kennis-aan-Tafel), de opdrachtgever, het projectnummer, de verwachte capaciteitsinzet (groot, middelgroot of klein¹) 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 Globaal rekenen we voor een klein project 0,1 fte, voor een middelgroot project 0,3 fte en voor een groot project 0,6 fte. Projecten die slechts enkele dagen in beslag nemen, zijn niet opgenomen in dit werkprogramma.

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 mobiliteits- 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 bepalende factoren voor mobiliteit en bereikbaarheid en in 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 alle vervoerwijzen (inclusief fietsen en lopen), 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 2015 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 vervoerssysteem 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 verkeers- en vervoerssysteem staat ook het inzicht in relevante gerealiseerde en/of te verwachten ontwikkelingen in invloedfactoren centraal. Vroegtijdige herkenning van mogelijke ontwikkelingen stelt de beleidsdirecties 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	
<p>DGB Unit Strategie Onderzoeksproject, BR1501, groot, start eerste kwartaal</p>	<p>Mobiliteitsbeeld 2015 Het doel van het jaarlijkse Mobiliteitsbeeld 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 het Mobiliteitsbeeld verklaringen voor de groei van het personen- en goederenvervoer. Daarmee kan het 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.</p>
<p>DGB Luchtvaart Kennis-aan-Tafel, BR1502, klein, start eerste kwartaal</p>	<p>Long-haul-low-cost-carriers Businessmodellen van luchtvaartmaatschappijen zijn aan verandering onderhevig. Een voorbeeld hiervan zijn zogenaamde low-cost-hybrids. Een voorbeeld is Norwegian, een Noorse <i>low-cost-carrier</i> die een Ierse dochtermaatschappij heeft opgericht om long-haul-low-cost te gaan vliegen van Londen naar New York JFK. Norwegian wil hierbij Thais personeel inzetten, hetgeen in de VS veel druk vanuit vakbonden veroorzaakt. Wat zijn kansen en bedreigingen van dergelijke, nieuwe businessmodellen en wat kunnen mogelijke gevolgen zijn voor de hubunctie van Schiphol? Ter beantwoording van dergelijke vragen kan mogelijk een Airneth-seminar worden ingezet.</p>
<p>DGB Luchtvaart Kennis-aan-Tafel, BR1319, middelgroot, start tweede kwartaal</p>	<p>What-if-analyse netwerkqualiteit In dit Kennis-aan-Tafel-project zal voor een (beperkt) aantal hypothetische situaties met een mogelijk (extreem) effect op de netwerkqualiteit van Schiphol worden geanalyseerd wat de handelingsopties van de overheid zijn om op dergelijke ontwikkelingen te anticiperen. Aangesloten wordt bij de resultaten van eerdere projecten gericht op verkenning van ontwikkelingen in de luchtvaart. Mogelijk kan met een Airneth-bijeenkomst invulling worden gegeven aan een deel van de kennisinventarisatie.</p>
<p>DGB Wegen en Verkeersveiligheid Andere betrokken directies: DGB Strategie en DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling, Kennis-aan-Tafel, BB1201, middelgroot, lopend</p>	<p>Ruimtelijke interventies van decentrale overheden met effect op mobiliteit en bereikbaarheid 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 ruimtelijke ordening (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?</p>
<p>DGB Beter Benutten Kennis-aan-Tafel, BR1413, klein, lopend</p>	<p>Kennisinbreng tweede tranche Beter Benutten Er is een werkwijze 'Beter Benutten' ontwikkeld, waarmee regionale partners en marktpartijen aan de slag moeten met het oog op de tweede tranche. In de voornoemde werkwijze heeft de probleem-analyse een prominente rol. Er is een team Analyse opgericht door de programmadirectie Beter Benutten, waarin het KiM desgevraagd kennis inbrengt. De expertise van het KiM op het gebied van probleemanalyse, de kennis met betrekking tot adaptieve beleidsontwikkeling en de inhoudelijke kennis over doelgroepen en gedragsprincipes zijn daarvoor bruikbaar.</p>

Projecten	
DGB Beter Benutten Kennis-aan-Tafel, BR1403, klein, lopend	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. Met de webtool MKBA fiets is een eerste stap gezet. Op basis van Zweeds onderzoek is ervoor gekozen om in de webtool als eerste benadering voor de <i>value-of-time</i> voor de fiets (VoT-fiets) de gemiddelde VoT voor de auto te nemen. Om gevoel voor de werkelijke VoT-fiets te krijgen, wordt een beperkt praktijkonderzoek uitgevoerd, gericht op een praktische inschatting van de Nederlandse VoT-fietswaarde, Aan de hand van een vergelijking met de VoT-auto wordt bekeken of een meer gedetailleerde bepaling van de VoT-fiets gewenst is. Vooralsnog is aangesloten bij afstudeeronderzoek aan de Universiteit Twente, gericht op het verkrijgen van inzicht in waarden voor de VoT-fiets.
DGB Unit Strategie Andere betrokken directies: DGB BB, DGB OV en S en DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling Onderzoeksproject, BR1503, Middelgroot, start tweede kwartaal	De rol van knooppunten in het functioneren van het verkeers- en vervoersysteem van de 'slimme, schone stad' De ontwikkeling van de stedelijke gebieden in Nederland staat volop in de belangstelling. Steden worden gezien als motoren van de huidige en toekomstige economie. Dat brengt echter opgaven met zich mee in het fysieke domein. Het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem in stedelijke gebieden hangt bijvoorbeeld nauw samen met de toekomstige ruimtelijke en mobiliteitsopgaven. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt een belangrijk accent gelegd op de rol van knooppuntontwikkeling, als strategie ter verbetering van de bereikbaarheid van met name de stedelijke gebieden. De vraag is echter wat de effectiviteit van een dergelijke strategie is. In dit project wordt verkend in welke mate (de ontwikkeling van) knooppunten kunnen bijdragen aan het verbeteren van het stedelijk verkeers- en vervoerssysteem en daarmee een bijdrage leveren aan het toekomstperspectief van de 'slimme, schone stad'. Daarvoor wordt aanwezige kennis bij het KiM over het functioneren van knooppunten overzichtelijk gepresenteerd en wordt in een verkennend onderzoek nagegaan of toekomstige knooppuntontwikkeling kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de stedelijke gebieden.
DGB Unit Strategie Onderzoeksproject, BR1418, groot, lopend	De onzekerheidsverkenning In samenhang (en afstemming) met de productie van de nieuwe WLO-scenario's is het ten behoeve van de beleidsontwikkeling gewenst om de mobiliteitseffecten te verkennen van bepaalde ontwikkelingen die mogelijk afwijken van hetgeen is neergelegd in deze scenario's. Hiertoe dient De onzekerheidsverkenning. Deze continue verkenning richt zich op de toekomst (langere termijn) en heeft betrekking op exogene ontwikkelingen/zogenaamde omgevingsonzekerheid. Dit zijn ontwikkelingen waarop het ministerie van IenM zelf geen directe invloed heeft, zoals veranderende activiteitenpatronen, economische ontwikkelingen, technologische ontwikkelingen, veranderend keuzegedrag bij mobiliteitskeuzen, effecten van buitenlands beleid, et cetera. Medio 2016 wordt over de tot dan toe beschouwde onzekerheden gerapporteerd in De onzekerheidsverkenning.
DGB Unit Strategie Kennis-aan-Tafel, OG1210, middelgroot, lopend	Actualiseren langetermijnsscenario's (WLO-2) Mede gebaseerd op de in 2013 door CPB en PBL uitgebrachte Horizonscan Welvaart en Leefomgeving is in 2014 door beide planbureaus gestart met het maken van een nieuwe scenariostudie (WLO-2). Langs de hoofdlijnen van twee basisscenario's werken CPB en PBL aan een verdere uitwerking naar een aantal specifieke thema's, waaronder ruimtelijke differentiatie, binnenlandse personenmobiliteit, luchtvaart en goederenvervoer en logistiek. Het KiM participeert in de begeleiding van deze uitwerking per thema met een kennisbijdrage op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, luchtvaart, 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 openbaar vervoergebruik voor veranderingen in reistijden en indicatoren voor gebruiksgemak en comfort (zogenoemde <i>convenience</i> -indicatoren) 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 deze wijze ontstaat inzicht in de bandbreedte voor tijd- en <i>convenience</i> -elasticiteiten in het ov, en de mate waarin diverse situationele factoren (tijd van de dag, type relatie, et cetera) die bandbreedte beïnvloeden. Dit beeld levert een voor Nederland bruikbaar toetsingskader voor de gevoeligheid van nationale en regionale modellen op.
DGMI Internationaal Kennis-aan-Tafel, OG1208, klein, lopend	Bijdrage aan IenM-dossier team 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 IenM is een dossier team actief, gericht op de voor IenM relevante beïnvloeding van het onderzoeksprogramma. Het KiM participeert met Kennis-aan-Tafel in dit dossier team.

Projecten	
DGRW Gebieden en Projecten Onderzoeksproject, BR1504, middelgroot, start tweede kwartaal	Krimp en mobiliteit revisited met focus op Noord-Nederland In 2010 heeft het KIM onderzoek gedaan naar gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit, zowel auto als ov (Grijs op Reis). We zijn nu bijna vijf jaar verder. De Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) is verder afgenomen en ondanks de crisis neemt het autogebruik onder met name de beroepsbevolking in Noord-Nederland toe. Oorzaken zijn de concentratie van voorzieningen, het afnemen van draagvlak en schaalvergroting. Het onderzoek uit 2010 richtte zich op heel Nederland en specifiek de (top)krimpgebieden. Met een actualisering van het onderzoek uit 2010 streeft het KIM naar verdere verdieping met specifieke aandacht voor zowel de krimp- als de anticipeergebieden in Noord-Nederland.

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 vragen over maatschappelijke trends rond mobiliteit. Ook participeert het KIM namens IenM in de begeleiding van extern uitgevoerde verkenningen. Voorbeelden zijn de jaarlijkse analyse van de kortetermijnvoorspelling goederenvervoer van Panteia en de ondersteuning met kennis bij lopende MIRT-onderzoeken (onder andere goederencorridors).

1.3 Bereikbaarheid en bereikbaarheidsbeleid

Verbetering van de bereikbaarheid vormt een centrale doelstelling binnen het nationale 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 reistijd-betrouwbaarheid.

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 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 Onderzoeksproject, BB1106, middelgroot, lopend	Kwaliteitsbehoeften van de moderne ov-reiziger In de vormgeving van het ov-beleid 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, met de nadruk op diverse tijdelementen van de ov-verplaatsing (voor- en natransporttijd, rijtijd, overstaptijd)? Op basis van bestaande kennis levert het KIM een eerste kennisoverzicht. Eventuele kennisleemten zullen vervolgens met nader onderzoek worden aangevuld. In het project Kwaliteitsaspecten ketenbenadering wordt deze kennis verdiept met meer focus op voorzieningenniveau (comfort, zitplaatskans, mogelijkheid tot werken in de trein, et cetera) worden aangevuld.

Projecten	
<p>DGB Openbaar Vervoer en Spoor Onderzoekproject, BR1505, middelgroot, start eerste kwartaal</p>	<p>Kwaliteitsaspecten ketenbenadering In diverse beleidstrajecten liggen kennisvragen met betrekking tot kwaliteitsaspecten, verbonden aan de ketenbenadering en het beschouwen van ov-verplaatsingen vanuit een deur-tot-deur-perspectief. De vragen concentreren zich rond drie thema's: - Welke kwaliteitskenmerken zijn vanuit de optiek van de reiziger met name van belang in de deur-tot-deur-keten (deels reeds geadresseerd in BB1106)? - Welk kwaliteitsniveau van voorzieningen (comfort, zitplaatskans, mogelijkheid om te werken, et cetera) is vanuit de optiek van de reiziger van belang in de deur-tot-deur-keten en welk effect is daarbij te verwachten op de reistijdbeleving en het ov-gebruik? - Hoe kan je dergelijke kwaliteitskenmerken het beste meten over de gehele keten? De benadering vanuit het ketenperspectief en de focus op het kwaliteitsniveau van voorzieningen vormen extra dimensies ten opzichte van het begin 2015 af te ronden project BB1106. De (interim-) resultaten van dit project kunnen worden gebruikt als inspiratiebron voor verdere detaillering van de kennisvragen en de projectopzet. De monitoringsvraag kent een sterke relatie met het gecombineerde project MM1407/MM1408.</p>
<p>DGB Openbaar Vervoer en Spoor Onderzoekproject, BR1404, middelgroot, lopend</p>	<p>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 ten opzichte van 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 kostprijsvergelijking. 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.</p>
<p>DGB Openbaar Vervoer en Spoor Kennis-aan-Tafel, BR1414, middelgroot, start eerste kwartaal</p>	<p>Ondersteuning bij kennisvragen werkprogramma Goederenvervoer per spoor OVenS werkt aan een werkprogramma op het thema goederenvervoer. Een deel hiervan zal naar verwachting betrekking hebben op de verdere uitwerking van goederenvervoersvraagstukken in de Lange Termijn Spooragenda deel II (LTSA-II). Op het moment van schrijven van het onderzoekprogramma zijn er nog geen concrete kennisvragen, maar mogelijk vloeien uit dit proces later in 2015 specifieke kennisvragen voort, ook voor andere kennislijnen. KiM kan middels Kennis-aan-Tafel een bijdrage leveren aan het specifieke vraagarticulatieproces.</p>
<p>DGB Openbaar Vervoer en Spoor Kennis-aan-Tafel, BR1420, middelgroot, lopend</p>	<p>Ondersteuning kennisvragen Netwerk Nederland De Lange Termijn Spooragenda deel II (LTSA-II) formuleert voor IenM de ambitie om samen met ProRail en NS en in nauwe samenspraak met decentrale concessieverleners en concessiehouders (vervoerders), een geïntegreerde aanpak op te stellen. Deze geïntegreerde aanpak (Netwerk Nederland) moet leiden tot een concreet stappenplan, dat onder meer aangeeft hoe het ideale ov-product voor de toekomst er in ruimtelijke zin uitziet. Welke knooppunten, welke ov-poorten, welke frequenties en welke mate van rechtstreeksheid horen daarbij? En hoe ziet de optimale samenhang met regionaal en stadsvervoer er dan uit? De bijbehorende uitvoeringsagenda benoemt onder meer de volgende twee onderzoeksvragen: 1. Op welke wijze wordt de spitsreiziger in (en van/naar) de belangrijkste economische centra het beste bediend in zijn/haar behoefte als het gaat om het integrale ov-aanbod? 2. Wat zijn de belangrijke nationale en internationale knooppunten in het spoornetwerk? Als ondersteuning voor haar inbreng in het daarvoor met partners belegde proces (werkgroepen in het kader van de Spoortafels) vraagt de directie OVenS het KiM kennis in te brengen in de vorm van Kennis-aan-Tafel.</p>
<p>DGB Openbaar Vervoer en Spoor Onderzoekproject, BR1405, middelgroot, lopend</p>	<p>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 en 2014 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 kosten-batenanalyse 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- onderzoekprojecten. Het is de bedoeling om een en ander te koppelen aan het afwegingskader optimalisatie spoorstelsel.</p>
<p>DGB Openbaar Vervoer en Spoor Onderzoekproject, BR1506, middelgroot, start derde kwartaal</p>	<p>Innovaties en moderne technieken die ingrijpen in het ov-systeem Er is recent veel aandacht voor de ontwikkeling van de zelfrijdende auto als de ultieme innovatie in het autosysteem. Een deel van de betrokken technologie kan ook direct worden vertaald naar het ov-systeem en daarin voor systeemspelingen zorgen. DGB vraagt het KiM potentiële ontwikkelingen in het verkeers- en vervoerssysteem breed in kaart te brengen en waar mogelijk te vertalen naar potentiële gevolgen voor het ov-systeem.</p>

Projecten	
<p>DGB Openbaar Vervoer en Spoor Onderzoeksproject, BR1507, klein, start tweede kwartaal 2015</p>	<p>Effecten betalen voor fietsparkeren In het kader van het Plan van Aanpak fietsparkeren heeft DGB behoefte aan inzicht in de mogelijke effecten van het betalen voor het parkeren van fietsen binnen de ketenverplaatsing. Op basis van bestaande inzichten en eventueel stated-preference-onderzoek kan een eerste inzicht worden verkregen in de effecten van betaalde fietsparkeervoorzieningen bij stationslocaties.</p>
<p>DGB Wegen en Verkeersveiligheid Kennis-aan-Tafel, BB1112, klein, lopend</p>	<p>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 wegen-netwerk 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.</p>
<p>DGB Wegen en Verkeersveiligheid Onderzoeksproject, BR1406, middelgroot, lopend</p>	<p>Maatschappelijke effecten van de zelfrijdende auto De zelfrijdende auto in diverse stadia van de ontwikkeling naar <i>full automation</i> zijn in de verkeers- en vervoerwereld het gesprek van de dag. Nederland wil een proeftuin zijn voor de ontwikkeling van dergelijke systemen en zet op diverse fronten (o.a. Dutch Automated Vehicle Initiative (DAVI) en Connected Mobility) in om het automatisch rijden haalbaar en breed inzetbaar te maken. De kennis-ontwikkeling kent, met veel aandacht voor technologie, juridische aspecten et cetera tot nu toe vooral een sterke focus op het implementatieproces voor de komende jaren, waarbij het langetermijn-perspectief van <i>full automation</i> en met name de maatschappelijke implicaties daarvan nog betrekkelijk weinig aandacht krijgt. Het KiM levert op verzoek van DGB (o.a. via begeleidingsgroepen) een kennis-bijdrage aan diverse lopende projecten rond het automatische voertuig. Daarnaast kijkt het KiM zelf naar de maatschappelijke implicaties van diverse scenario's van <i>full automation</i>, met als doel mogelijke consequenties van diverse transitiepaden naar <i>full automation</i> voor IenM structureel in kaart te brengen.</p>
<p>DGB Wegen en Verkeersveiligheid Onderzoeksproject, BR1508, middelgroot, start eerste kwartaal</p>	<p>Stedelijke distributie Stedelijke distributie veroorzaakt congestie en heeft negatieve gevolgen voor de CO₂-emissie en het leefklimaat in de stad. Deze problematiek speelt al lang en vele oplossingen zijn onderzocht en uitgetoet. Ze blijken echter vaak lastig te implementeren, onder andere door gebrek aan samenwerking en initiatief bij de vaak vele betrokken actoren. Door technologische innovatie is de stedelijke bevoorrading sterk in ontwikkeling, mede dankzij de sterke groei van het internetwinkelen en het daaraan verbonden thuisbezorgen. Drie kennisvragen zijn te identificeren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Inzicht bieden in problemen en effecten van specifieke oplossingen. Het KiM kan de uitdagingen (de hinder aan de omgeving, de relatief hoge transportkosten en toenemende klantwensen) nader analyseren en ook korte- en langetermijnoplossingen inventariseren en deze op hun effectiviteit beoordelen. 2) Coördinatie en stimulering. Het KiM kan onderzoeken welke rol IenM kan spelen en welke beleidsopties mogelijk zijn. Voor IenM is stedelijke bevoorrading een lokaal vraagstuk. Regio en sector zien vooral een coördinerende en stimulerende rol voor IenM, omdat er bij zowel de uitdagingen als de oplossingen afstemmingsvraagstukken spelen die blijkbaar niet op regionaal niveau kunnen worden opgelost. Hier speelt een interessant governancevraagstuk, dat raakvlakken heeft met stedelijke bereikbaarheid maar tegelijkertijd ook heel specifiek is vanwege de rol van de sector in de organisatie van dit vervoer. 3) Gedragsverandering. Verschillende factoren verhinderen dat de betrokken actoren tot een oplossing komen. Ook gedragsmatige factoren, zoals vertrouwen, competitie, gewoonten en dergelijke spelen hierbij een rol. Inzicht in de wijze waarop deze factoren van invloed zijn kan aanknopingspunten bieden voor oplossingen. Juist de gedragsmatige factoren zijn hier van belang. De onderdeel wordt met betrokkenheid van het BIT-kernteam nader uitgewerkt.
<p>DGB Beter Benutten Onderzoeksproject, BR1328, middelgroot, lopend</p>	<p>Effecten van het nieuwe werken op congestie – tweede fase Er is nog weinig inzicht in de mate waarin het nieuwe werken (HNW) in Nederland wordt toegepast en over het effect daarvan op mobiliteit en congestie. In 2013 heeft het KiM een eerste analyse gemaakt op basis van beschikbare gegevens met betrekking tot één element van HNW: de mate van telewerken. Doel van dit meerjarige 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.</p>

Projecten	
DGMI Internationaal Kennis-aan-Tafel, BB1204, klein, lopend	Bijdrage aan IenM-dossierteam TEN-T Het KiM levert een bijdrage aan het IenM-brede dossierteam 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. Voorbeelden zijn onder andere de jaarlijkse opstelling van een trendprognose voor NSL en SWUNG, het leveren van een actieve bijdrage aan de kennisgroep Meer Bereiken, het leveren van een kennisinbreng bij de opzet van de Omgevingsvisie en het participeren in de klankbordgroep (opzet) evaluatie SVIR.

1.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Unit Strategie	Mobiliteitsbeeld 2015	BR1501	Onderzoeksproject	1e kwart.	Groot
DGB Luchtvaart	Long-haul-low-cost-carriers	BR1502	Kennis-aan-Tafel	1e kwart.	Klein
DGB Luchtvaart	What-if-analyse netwerkqualiteit	BR1319	Kennis-aan-Tafel	2e kwart.	Middelgroot
DGB WV	Ruimtelijke interventies van decentrale overheden met effect op mobiliteit en bereikbaarheid	BB1201	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Middelgroot
DGB Beter Benutten	Kennisinbreng tweede tranche Beter Benutten	BR1413	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Klein
DGB Beter Benutten	Toets eerste benadering <i>value-of-time</i> -fiets in Nederland	BR1403	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Klein
DGB Unit Strategie	De rol van knooppunten in het functioneren van het verkeers- en vervoersysteem van de 'slimme, schone stad'	BR1503	Onderzoeksproject	2e kwart.	Middelgroot
DGB Unit Strategie	De onzekerheidsverkenning	BR1418	Onderzoeksproject	Lopend	Groot
DGB Unit Strategie	Actualiseren langetermijnscenario's (WLO-2)	OG1210	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Middelgroot
DGB Unit Strategie	Meta-analyse tijdelasticiteiten openbaar vervoer	BR1329	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Klein
DGMI Internationaal	Bijdrage aan dossierteam Horizon 2020	OG1208	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Klein
DGRW Gebieden en Projecten	Krimp en mobiliteit <i>revisited</i> met focus op Noord Nederland	BR1504	Onderzoeksproject	2e kwart.	Middelgroot
DGB OVenS	Kwaliteitsbehoeften van de moderne ov-reiziger	BB1106	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGB OVenS	Kwaliteitsaspecten ketenbenadering	BR1505	Onderzoeksproject	1e kwart.	Middelgroot
DGB OVenS	Verklarende analyse achterblijvende ontwikkelingen goederenvervoer per spoor	BR1404	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGB OVenS	Ondersteuning bij kennisvragen werkprogramma goederenvervoer per spoor	BR1414	Kennis-aan-Tafel	1e kwart.	Middelgroot
DGB OVenS	Ondersteuning kennisvragen Netwerk Nederland	BR1420	Kennis-aan-Tafel	1e kwart.	Middelgroot
DGB OVenS	Inschatting effecten beleidsmaatregelen betrouwbaarheid voor ov	BR1405	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot

>>

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB OVEN5	Innovaties en moderne technieken die ingrijpen in het ov-systeem	BR1506	Onderzoeksproject	3e kwart.	Middelgroot
DGB OVEN5	Effecten betalen voor fietsparkeren	BR1507	Onderzoeksproject	2e kwart.	Klein
DGB WV	Review evaluatiemethodiek Praktijkproef Amsterdam	BB1112	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Klein
DGB WV	Maatschappelijke effecten van de zelfrijdende auto	BR1406	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGB WV	Stedelijke distributie	BR1508	Onderzoeksproject	1e kwart.	Middelgroot
DGB Beter Benutten	Effecten van het nieuwe werken op congestie – tweede fase	BR1328	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGMI Internationaal	Bijdrage aan IenM-dossier team 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, lopend	Het gebruik van 'nieuwe' individuele voertuigen Bij mobiliteitsverkenningen, zoals in het Mobiliteitsbeeld, wordt de mobiliteit meestal opgedeeld in de 'grote' vervoerswijzen auto, trein, bus, tram, metro, (brom)fiets en lopen. Daarnaast is er een restcategorie 'overige' vervoerswijzen. De vraag is of deze, veelal individuele vervoerswijzen, 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 Wegen en Verkeersveiligheid Onderzoeksproject, MG1302, middelgroot, lopend	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 weggebruikers? En hoe goed worden deze weggebruikers bediend door het huidige aanbod aan kanalen met reisinformatie? Met dit project beoogt het KiM bestaande inzichten met betrekking tot de rol van informatie in het wegverkeer te bundelen en meer inzicht te verschaffen, onder andere door middel van extra gegevensverzameling uit het Mobiliteitspanel Nederland. Tevens levert dit project een hypothesesdocument op met een overzicht van openstaande vragen over dit onderwerp.
DGB Wegen en Verkeersveiligheid Onderzoeksproject, MG1406, middelgroot, lopend	Patronen en variaties in sociaal-recreatieve mobiliteit Sociaal-recreatief verkeer vormt qua mobiliteitsgedrag een zeer heterogene groep. Via analyse van het verplaatsingsgedrag van deelsegmenten binnen dit verplaatsingsmotief zoeken we naar deelsegmenten waarbinnen mogelijk aanknopingspunten bestaan voor beleid gericht op duurzamer verplaatsingsgedrag.

Projecten	
<p>DGB Unit Strategie (andere betrokken directie: DGB Wegen en Verkeersveiligheid) Onderzoeksproject, MG1402, middelgroot, lopend</p>	<p>Van autobezit naar -gebruik: trends en effecten op mobiliteit en duurzaamheid De deel- of huureconomie staat nog in de kinderschoenen, maar groeit snel. Het gedeeld autogebruik komt steeds vaker voor, want wie auto wil rijden hoeft er niet per se één te bezitten. Het gaat veel meer om de beschikbaarheid van de auto. Over de effecten van een trend van autobezit naar auto-beschikbaarheid/autogebruik is nog weinig bekend. De ontwikkeling kan in potentie grote effecten hebben op het mobiliteitsgedrag van Nederlanders en daarmee op het verkeers- en vervoerssysteem in Nederland in termen van bereikbaarheid en duurzaamheid. In het onderzoek wordt ingegaan op de ontwikkeling van de omvang van diverse vormen van deelgebruik van de auto, de factoren die de ontwikkeling beïnvloeden, de kansen en belemmeringen die daarbij een rol spelen en het verkent de mogelijke effecten van de ontwikkeling op het autobezit, de mobiliteit, bereikbaarheid, duurzaamheid en welvaart. In het onderzoek wordt samengewerkt met het PBL.</p>
<p>DGB Unit Strategie Onderzoeksproject, MG1403, middelgroot, lopend</p>	<p>Lopen en fietsen als onderdeel van het verkeers- en vervoerssysteem Welke rol hebben lopen en fietsen, in het buitenland ook wel aangeduid als <i>active modes</i>, binnen het totale mobiliteitssysteem? En op welke wijze kunnen veranderingen in die rol een bijdrage leveren aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen? Doel van het project is om gebaseerd op eigen data-analyse en recente onderzoekresultaten een kennisoverzicht te maken van de rol van <i>active modes</i>. De nadruk zal daarbij liggen op het in kaart brengen van de rol van <i>active modes</i> in stedelijk gebied.</p>
<p>DGB Unit Strategie Onderzoeksproject, MG1501, middelgroot, start tweede kwartaal</p>	<p>Leeffasen, leefsituatie en leefstijlen Het KiM heeft in het verleden een aantal maal stilgestaan bij de effecten van sociaal-demografische en sociaal-culturele veranderingen op mobiliteit. Denk aan de studie naar vergrijzing, maar ook naar bevolkingskrimp, allochtonen en (recent) jongvolwassenen. Er blijven echter genoeg vragen onbeantwoord, zoals de implicaties van de dubbele vergrijzing voor mobiliteit en de vraag in hoeverre kinderen tegenwoordig minder mobiel zijn dan weleer. Op basis van data uit het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) is het mogelijk om niet alleen inzicht te verschaffen in verschuivingen in omvang en samenstelling van cohorten (leeffasen) maar ook de effecten van veranderingen in leefsituatie (activiteitenpatronen) en leefstijlen (voorkeuren en normen en waarden) te analyseren. Op basis van deze data kan het KiM meerdere thematische rapportages samenstellen waarin uiteenlopende sociaal-demografische en sociaal-culturele aspecten de revue kunnen passeren.</p>
<p>DGB Unit Strategie Onderzoeksproject, MG1502, middelgroot, start tweede kwartaal</p>	<p>Wie rijdt er mee? Het gezicht van de autopassagier Bij het afvlakken van de groei van de automobilititeit levert de afname van het autogebruik als passagier een grote bijdrage. Wie is de autopassagier eigenlijk? Op basis van beschikbare data uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) en het eigen MPN is het mogelijk om in eerste instantie een scherper beeld te krijgen van de autopassagier. Beleidsmatig is er een sterke relatie met carpoolen. De overheid heeft dit gestimuleerd, maar zonder veel resultaat. Inmiddels zijn er nieuwe, meer geavanceerde vormen van carpoolen opgestaan. Denk bijvoorbeeld aan BlaBlaCar. Mede op basis van de analyse van de bestaande autopassagier kan worden beoordeeld of dergelijke nieuwe vorm van carpoolen echt anders zijn en/of beter aansluiten bij gebruikerswensen en kan worden bekeken op welke wijze de overheid dergelijke systemen desgewenst kan ondersteunen en/of stimuleren.</p>
<p>DGB Unit Strategie Onderzoeksproject, MG1503, middelgroot, start derde kwartaal</p>	<p>Ouderen en mobiliteit Ouderen krijgen steeds meer mogelijkheden (fysiek, sociaal, financieel & technisch) om op oudere leeftijd te blijven deelnemen aan het verkeer. Ze worden gezond ouder en er bestaan allerlei betaalbare hulpmiddelen waarmee ze zich zelfstandig in de openbare buitenruimte kunnen verplaatsen. Hoe werken deze ontwikkelingen door in de mobiliteit? Is het maatschappelijk verantwoord om deze nieuwe ouderenmobiliteit met overheidsgeld te faciliteren? Het gaat dus niet alleen om het demografische cohorteffect dat centraal stond in Grijs op Reis, maar om de combinatie van de omgevingsontwikkelingen.</p>

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. Een voorbeeld is de begeleiding van het WVL-project Rijden onder Invloed.

2.2 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB WV & DGB Beter Benutten	Het gebruik van 'nieuwe' individuele voertuigen	MG1401	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGB WV	Rol van reisinformatie in wegverkeer	MG1302	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGB WV	Patronen en variaties in sociaal-recreatieve mobiliteit	MG1406	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGB Unit Strategie & DGB WV	Van autobezit naar -gebruik: trends en effecten op mobiliteit en duurzaamheid	MG1402	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGB Unit Strategie	Lopen en fietsen als onderdeel van het verkeers- en vervoerssysteem	MG1403	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGB Unit Strategie	Leeffasen, leefsituatie en leefstijlen	MG1501	Onderzoeksproject	2e kwart.	Middelgroot
DGB Unit Strategie	Wie rijdt er mee? Het gezicht van de autopassagier	MG1502	Onderzoeksproject	2e kwart.	Middelgroot
DGB Unit Strategie	Ouderen en mobiliteit	MG1503	Onderzoeksproject	3e 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 mobiliteitsstelsel in de toekomst. De kennislijn draagt bij aan belangrijke, aan mobiliteit gerelateerde thema's, zoals het beperken van olieafhankelijkheid, de toepassing van duurzame brandstoffen, het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en vervuilende emissies en het bevorderen van de 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 mobiliteitsstelsel eruitzien, wat zijn knelpunten in de transitie daarnaartoe, wat is de rol van de overheid en welke beleidsaangrijpingspunten zijn er om de deze transitie te bevorderen.

Onder het begrip 'duurzaam' verstaan we in deze kennislijn alle zaken die milieu, leefomgeving en klimaat betreffen. 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 2015 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	
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid Onderzoeksproject, DT1501, start tweede kwartaal, middelgroot	Mondiale trends op het gebied van olie In dit project onderzoekt het KiM mondiale trends op het gebied van olie en de raffinage daarvan tot diesel en benzine. Het KiM brengt daarvan de consequenties in kaart voor de transportsector, zowel vanuit het perspectief van Nederland als van Europa.

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 bijdrage aan de ontwikkeling van het tijdelijke beoordelingskader voor externe veiligheid van spooreplacements en de kennisinbreng op het gebied van autofiscaliteit.

3.3 Naar een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem

In dit onderdeel van deze kennislijn gaat het om de kenmerken van een duurzaam en veilig mobiliteitssysteem, welke belemmeringen er zijn om dat te bereiken en wat de overheid kan doen om die knelpunten weg te nemen. In 2015 wordt een reeks projecten afgerond die voor de verschillende sectoren een verkenning oplevert van een duurzaam mobiliteitssysteem in 2050.

Projecten	
DGB Openbaar Vervoer en Spoor Onderzoeksproject, DT1403, middelgroot, start vierde kwartaal	Verkenning duurzaam openbaarvervoerssysteem 2050 Wat zijn de mogelijkheden om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem voor de openbaarvervoers- en spoorsector, welke knelpunten zijn er 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 Onderzoeksproject, DT1405, middelgroot, lopend	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). In dit project gaat het KiM na welke toekomstige beleidsopties effectief en efficiënt zijn, rekening houdend met de relatieve bijdrage van verkeer aan de uitstoot van luchtvervuilende stoffen en de technische mogelijkheden om verkeers-emissies te verminderen.
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid Kennis-aan-Tafel, DT1306, klein, lopend	Visie brandstoffenmix In 2014 is een visie ontwikkeld op de toekomstige brandstoffenmix, als uitvloeisel van het SER-Energieakkoord. Als vervolg hierop wordt gewerkt aan een actieplan met concrete acties voor de verschillende partijen. Het KiM levert kennis ten behoeve van de opstelling en uitvoering van dit actieplan.

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.

3.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Mondiale trends op het gebied van olie	DT1501	Onderzoeksproject	2e kwart.	Middelgroot
DGB OVEN5	Verkenning duurzaam openbaarvervoerssysteem 2050	DT1403	Onderzoeksproject	4e kwart.	Middelgroot
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Beleidsopties luchtkwaliteit	DT1405	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Visie brandstoffenmix	DT1306	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 beleidsdirecties helpen bij het articuleren van de vraag naar modellen en gegevensverzameling die relevant zijn voor het mobiliteits- en transportbeleid. Tegelijkertijd kan het KiM beleidsdirecties 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), Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (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 2015 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 beleids-indicatoren voor de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen. Hier is duidelijk sprake van interactie, want de eisen vanuit de informatiebehoefte zijn veelal begrensd door de (on)mogelijkheden op het gebied van gegevensverzameling en -beschikbaarheid. De bij het KiM aanwezige kennis en expertise van bestaande gegevensverzamelingen en dataverzamelmingsmethoden wordt ingezet bij de vertaling van de 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, DM11102, 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 2014 heeft de tweede meting (wave) plaatsgevonden. Begin 2015 zal hierover worden gerapporteerd. Najaar 2015 volgt de uitvoering van de derde meting.
DGB Luchtvaart Onderzoeksproject, E928, 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 Openbaar Vervoer en Spoor Kennis-aan-Tafel, DM1404, klein, lopend	Meedenken over databehoeft voor beheer concessies Rijksoverheid Voortbordurend op eerdere activiteiten rond de beschikbaarheid van ov-data levert het KiM input in werksessies, georganiseerd door CROW-KpVV in opdracht van NOVb. KiM denkt mee vanuit de databehoeft voor beheer van concessies door de Rijksoverheid, maar vooral vanuit het oogpunt van het beschikbaar komen van data voor strategisch beleidsonderzoek.
DGB Unit Strategie Kennis-aan-Tafel, DM1302, klein, lopend	Informatie over internationaal reisgedrag Nederlanders en reisgedrag buitenlanders in Nederland Bij eerdere KiM-analyses 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 gebruikmaken 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 databehoeft kan worden voorzien.

Projecten	
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 ruimtelijke 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 het Mobiliteitsbeeld (zie Mobiliteitsbeeld 2015; BR1501). Centraal in de KiM-bijdrage in 2015 staat de doorontwikkeling van de bereikbaarheidsindicator. In de meest recente MIR uit 2014 kon deze indicator nog slechts worden gepresenteerd voor de auto. Voor de volgende MIR van 2016 zal ook de bereikbaarheidsontwikkeling van het ov en de fiets in beeld moeten worden gebracht. De nadere ontwikkeling van deze indicator zal medio 2015 starten.
DGB Unit Strategie Onderzoekproject / Kennis-aan-Tafel, DM1401, groot, lopend	Bijdrage KiM in Innovatietraject OViN Voor de periode 2015-2017 zijn tussen IenM en het CBS afspraken gemaakt over de continuering van het mobiliteitsonderzoek Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN). Tevens is tussen de betrokken partijen afgesproken dat gedurende diezelfde periode innovatieve mogelijkheden worden verkend om op een efficiëntere wijze in de door het OViN gedekte informatiebehoefte te voorzien. Bij deze verkenning wordt een onderscheid tussen de mogelijkheden van big data (ov-chipkaart, telefoon- en dataverkeer uit smartphones, data uit navigatiesystemen) en nieuwe inwintechnieken (automatisch traceren van mensen via smartphones of gps-loggers, vragenlijsten afnemen via web en apps, et cetera). Het KiM levert een actieve bijdrage aan dit innovatietraject.
DGB Unit Strategie Ook interesse vanuit DGB Wegen en Verkeersveiligheid. Onderzoeksproject, DM1501, middelgroot, start eerste kwartaal	Validatie verschillende congestie-indices Regelmatig worden er lijstjes in de pers gepresenteerd over de ontwikkeling van de congestie of bereikbaarheid in verschillende grote steden. De bekendste daarvan zijn de INRIX National Traffic Scorecard Annual Report en de TomTom Traffic Index. Om een vergelijking mogelijk te maken met de Nederlandse cijfers over filezwaarte en voertuigverliesuren zoals opgesteld door RWS, VID, ANWB en TNO, is het noodzakelijk om een goed beeld te krijgen hoe deze andere indices tot stand komen. Daarnaast zal worden gekeken naar de geschiktheid van de betrokken databronnen voor verkeersanalyses.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel-activiteiten

Het KiM levert kennis met betrekking tot inhoud en karakteristiek van bestaande statistieken en dataverzamelingen. Voorbeelden zijn het participeren in de begeleiding van extern onderzoek, gericht op het in beeld brengen van goederenstromen op Beneluxniveau en kennisuitwisseling met de vakgroep Analyse van de ILT.

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. 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. Voor de toekomst liggen hier duidelijke uitdagingen rond andere manieren waarop met de modeluitkomsten in het beleidsproces moet worden omgaan.

Deze uitdaging is inmiddels opgepakt in het lenM-project Integratie en governance modellen, waarin het KiM participeert. Het KiM is zelf niet voornemens om modellen te ontwikkelen en beheren (behalve eenvoudige modellen voor de productie van het Mobiliteitsbeeld en middellangetermijnverkenningen (MLT's)). Het KiM beschikt echter over een brede kennis van beschikbare modellen, 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 beleidsdirecties helpen bij vertaling van specifieke (zowel inhoudelijke als procesmatige) informatie-behoefte naar de aan modelontwikkeling te stellen eisen.

Projecten	
DGB Unit Strategie Kennis-aan-Tafel, DM1106, middelgroot, lopend	Ondersteuning lenM-project Integratie en governance modellen Mede op basis van de aanbevelingen vanuit het in 2010 uitgevoerde KiM-project Rekenen met Beleid, wordt in het lenM-project Integratie en governance modellen gewerkt aan de vormgeving van een verbeterde sturing op modelontwikkeling rond mobiliteit en bereikbaarheid. Centraal daarbij staat de structurering van relevante informatiebehoefte voor diverse beleidsprocessen, de daaraan gekoppelde behoefte aan modelinstrumenten, alsmede de ontwikkeling van een verbeterde governance rond ontwikkeling en toepassing van deze instrumenten. Kern van de activiteiten vormt het Verbeterprogramma modellen dat onder regie van RWS wordt uitgevoerd en waarvan ook de door het KiM getrokken Onzekerheidsverkenning een onderdeel vormt. Het KiM levert een bijdrage aan de sturen en voorbereidingsgroep van het project en levert kennisbijdragen aan diverse deelprojecten binnen het Verbeterprogramma modellen.
DGB Unit Strategie Onderzoeksproject, DM1107, groot, lopend	Modelontwikkeling voor middellange termijn (MLT-model) In de afgelopen jaren zijn voor de Mobiliteitsbalans en het Mobiliteitsbeeld met het middellangetermijnmodel (MLT-model) landelijke verkenningen gemaakt van twee 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. Tussen 2012 en 2014 is het wegverkeersmodel regelmatig geactualiseerd en is de relatie tussen mobiliteit en congestie verbeterd. In 2014 is in dit kader ook een MLT voor de luchtvaart ontwikkeld. Voor 2015 is voor het wegverkeersmodel een verdieping naar regio voorzien. Daarnaast kijken we ook naar verbetering van het beschikbare prognose-instrumentarium voor het goederenvervoer.
DGB Unit Strategie Onderzoeksproject, DM1502, groot, start derde kwartaal	Prijselasticiteiten goederenvervoer Keer op keer wordt geconstateerd dat er voor het personenvervoer wel een redelijk inzicht bestaat in de gevoeligheid voor kosten- en prijsveranderingen (kosten- c.q. prijselasticiteiten) maar voor het goederenvervoer is dat in veel mindere mate het geval. Enkele jaren geleden zijn bestaande inzichten nog eens op een rijtje gezet door PBL (Geilenkirchen e.a., 2010) maar zonder echt recente nieuwe resultaten. Behoeft aan dergelijk inzicht komt naar verwachting aan de orde wanneer Nederland moet afwegen of het door wil gaan met het Eurovignet of net als de meeste omliggende landen een kilometerheffing voor het vrachtverkeer wil invoeren. Allereerst wordt op basis van literatuurstudie nagegaan of er in de afgelopen jaren nieuwe feiten gepubliceerd zijn. De verwachting is echter dat dit beperkt het geval zal zijn. Daarom wordt ook een empirische analyse langs twee wegen voorgesteld. Enerzijds wordt op basis van beschikbare geaggregeerde gegevens een zogenaamde revealed-preferences-analyse (RP-analyse) uitgevoerd. Anderzijds wordt de prijsgevoeligheid geanalyseerd op basis van beschikbare databestanden met gegevens over individueel keuzegedrag in het goederenvervoer, zoals de onderzoeken naar de waardering van reistijdverlies en betrouwbaarheid (AVV, 2004 en KiM, 2013).

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel-activiteiten

Met betrekking tot dit onderdeel worden 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 lenM (onder andere Aeolus)

4.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Unit Strategie	Mobiliteitspanel Nederland	DM1102	Onderzoeksproject	Lopend	Groot
DGB Luchtvaart	Factsheet Luchtvaartgegevens	E928	Onderzoeksproject	Lopend	Klein
DGB OVEN5	Meedenken over databehoeftes voor beheerconcessies Rijksoverheid	DM1404	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Klein
DGB Unit Strategie	Informatie over internationaal reisgedrag en reisgedrag van buitenlanders in Nederland	DM1302	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Klein
DGB Unit Strategie	Bijdrage aan Monitor Infrastructuur en Ruimte	DM1113	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Middelgroot
DGB Unit Strategie	Bijdrage KiM in Innovatietraject OViN	DM1401	Onderzoeksproject/Kennis-aan-Tafel	Lopend	Middelgroot
DGB Unit Strategie	Validatie verschillende congestie-indices	DM1501	Onderzoeksproject	1e kwart.	Middelgroot
DGB Unit Strategie	Ondersteuning IenM-project Integratie en governance modellen	DM1106	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Middelgroot
DGB Unit Strategie	Modelontwikkeling voor middellange termijn (MLT-model)	DM1107	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Groot
DGB Unit Strategie	Prijselasticiteiten goederenvervoer	DM1502	Onderzoeksproject	3e kwart.	Groot

5

Kennislijn Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening

5.1 Toelichting op de kennislijn

Het kabinet Rutte II hecht veel belang aan de concurrentiekracht van Nederland en de invloed van bereikbaarheid daarop. Vanuit dat vertrekpunt bestaat er veel beleidsmatige aandacht voor de ontwikkeling van de mainports Rotterdam en Schiphol, maar breder ook voor de stedelijke regio's in ons land. Verder legt het kabinet de nadruk op een compacte, krachtige en dienstverlenende overheid, hetgeen vraagt om een duidelijke afbakening van taken en verantwoordelijkheden.

Deze thema's zijn de afgelopen jaren steeds meer in de belangstelling komen te staan, wat leidt tot kennisvragen aan het KiM op dit terrein. Hoe groot is het belang van mobiliteit en transport? Gaat het alleen om het economische belang of is er ook sprake van een sociaal-cultureel belang? Wat is de functie van belangrijke knooppunten als de mainports? In hoeverre heeft de overheid dit belang te bevorderen en wat kan beter aan marktpartijen worden overgelaten? 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 2015 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, het belang van mobiliteit, transport en infrastructuur voor de maatschappelijk-economische ontwikkeling van Nederland te bepalen. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij de brede benadering van het begrip welvaart, zoals die binnen de welvaartseconomie gebruikelijk is. Deelonderwerpen zijn de relatie tussen bereikbaarheid en economische groei, het belang van mobiliteit onderscheiden naar motief (woon-werk, zakelijk, sociaal-recreatief) en (de ontwikkelingen rond) het functioneren van mainports, brainports en greenports.

Projecten	
DGB Luchtvaart Kennis-aan-Tafel, MM1401, klein, lopend	Economische bijdrage Schiphol Om het beleid ten aanzien van de mainport Schiphol goed te kunnen onderbouwen, is het van belang dat IenM de beschikking heeft over actuele inzichten in de economische bijdrage van de luchthaven en in het netwerk van verbindingen dat daar beschikbaar is. Om weer te kunnen beschikken over een zo volledig mogelijk en actueel inzicht in de verschillende relevante economische bijdragen die aan de luchthaven Schiphol zijn toe te schrijven, worden de onderzoeksresultaten geactualiseerd. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een externe partij. Het KiM neemt deel aan de begeleiding.
DGB Luchtvaart Onderzoeksproject, MM1501, middelgroot, start tweede kwartaal	Invloed luchthaven op de waarde van woningen In dit project staat de invloed van de aanwezigheid van een luchthaven op de waarde van woningen centraal. Deze invloed kan zowel positief (bereikbaarheid) als negatief (overlast) zijn. Het project zal in eerste instantie bestaan uit een analyse van de beschikbare literatuur op dit onderwerp.
DGB Luchtvaart Onderzoeksproject, MM1402, klein, start eerste kwartaal	De economische waarde van low-cost-carrier-operaties Low-cost-carrier-operaties vormen zo'n 25 procent van alle intra-Europese operaties. Ze 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 via een Airneth-seminar.
DGB Maritieme Zaken Onderzoeksproject, MM1403, middelgroot, start eerste kwartaal	Effecten Noordpoolroute op strategische positie van zeehavens en zeevaart De zogenaamde 'Noordpoolroute' tussen Azië en Europa kan invloed hebben op de interncontinentale goederenstromen en daarmee op de strategische positie van de (Nederlandse) zeehavens en op de zeevaart. In deze studie wordt de potentiële betekenis van deze route verkend. Hierbij worden ook milieu- en veiligheidsaspecten betrokken, indien ze nog niet in IMO-verband onderzocht zijn. Er wordt voortgebouwd op analyses van het CPB op dit terrein.
DGB Openbaar Vervoer en Spoor Kennis-aan-Tafel, MM1502, middelgroot, start eerste kwartaal	Effecten innovaties taximarkt Het KiM levert een bijdrage aan de brainstormsessies en eventuele onderzoeken rond innovaties in de taximarkt, zoals Uber.
DGB Unit Strategie Onderzoeksproject, MM1404, middelgroot, lopend	Doorwerking mobiliteitsbeleid in regionaal-economische structuur Verbeteringen in de bereikbaarheid kunnen bijdragen aan de concurrentiekracht van een regio of een land, één van de doelen van het SVIR. In dit project worden een beslisboom en een checklist ontwikkeld om het effect van bereikbaarheidsopgaven op de concurrentiekracht te kunnen duiden in de selectiefase van opgaven voor een regio. Deze beslisboom en checklist worden getest in drie cases in de regio Amsterdam.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel-activiteiten

Regelmatig worden bij dit onderdeel ook kleinere Kennis-aan-Tafel-activiteiten uitgevoerd. In 2015 gaat het hierbij onder andere om het meedenken bij de ontwikkeling van de kennisagenda van de rijksbrede maritieme strategie.

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, MM1503, middelgroot, start tweede kwartaal	Mogelijkheden voor selectiviteitsbeleid Schiphol In dit project brengt het KiM in kaart welke mogelijkheden er zijn voor de vormgeving van het selectiviteitsbeleid op Schiphol. Welke instrumenten zijn er en wat zijn de voor- en nadelen van deze instrumenten? Een voorbeeld van een mogelijk instrument is het bepalen en verhandelen van slots.
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/MM1408, middelgroot, lopend	Indicatoren deur-tot-deur-bereikbaarheid openbaar vervoer Vanuit twee invalshoeken is er behoefte aan indicatoren voor de deur-tot-deur-bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Ten eerste vanuit de systeemverantwoordelijkheid van de rijksoverheid om de ontwikkeling van de kwaliteit van de deur-tot-deur-bereikbaarheid adequaat te kunnen volgen. Ten tweede vanuit de behoefte om, als onderdeel van effectieve concessieafspraken, vervoerders te stimuleren om zich in te zetten voor een verbetering van de kwaliteit van de deur-tot-deur-bereikbaarheid met het openbaar vervoer, en duidelijk te maken wat hun bijdrage aan de ontwikkeling daarvan is. In dit project worden mogelijke indicatoren voor de monitoring van de deur-tot-deur-bereikbaarheid beschreven, worden criteria aangegeven om de geschiktheid van deze indicatoren te kunnen beoordelen en wordt deze beoordeling uitgevoerd.
DGB Wegen en Verkeersveiligheid Onderzoeksproject, MM1409, middelgroot, start eerste kwartaal	Werkelijke kosten en baten van PPS bij infrastructuurprojecten Er is ex post weinig bekend over de kosten en baten van publiek-private samenwerking (PPS) bij infrastructuurprojecten. Er wordt meerwaarde verondersteld van private betrokkenheid (bijvoorbeeld via DBFM), maar is deze er ook werkelijk? In dit project wordt aan de hand van concrete casus getracht de daadwerkelijk gerealiseerde meerwaarde (in termen van kosten en baten) in beeld te krijgen.
DGB Wegen en Verkeersveiligheid Kennis-aan-Tafel, MM1411, middelgroot, start eerste kwartaal	Maatschappelijke prioritering vervangings- en renovatieprojecten Naar verwachting is de komende jaren een groot aantal infrastructurele kunstwerken aan vervanging of renovatie toe. Het budget ontbreekt 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. Voor wegen is een dergelijke aanpak nog niet in voorbereiding. Het KiM stelt een notitie op met praktische aangrijpingspunten om te prioriteren op basis van maatschappelijke kosten en baten. Daarnaast levert het KiM op ad-hoc-basis Kennis-aan-Tafel om mee te denken bij de daadwerkelijke prioritering van de vervangingsvraagstukken door DGB.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel-activiteiten

Het KiM voert binnen dit thema ook regelmatig kleine Kennis-aan-Tafel-activiteiten uit. Een voorbeeld is Kennis-aan-Tafel bij de vormgeving van vervoers- en beheerconcessies in het openbaar vervoer.

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 relatie tussen Europees en nationaal beleid.

Projecten

Op dit moment zijn geen projecten binnen dit onderwerp voorzien.

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 bijdrage Schiphol	MM1401	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Klein
DGB Luchtvaart	Invloed luchthaven op de waarde van woningen	MM1501	Onderzoeksproject	2e kwart.	Middelgroot
DGB Luchtvaart	De economische waarde van <i>low-cost-carrier</i> -operaties	MM1402	Onderzoeksproject	1e kwart.	Klein
DGB Maritiem	Effecten Noordpoolroute op strategische positie zeehavens en zeevaart	MM1403	Onderzoeksproject	1e kwart.	Middelgroot
DGB OVenS	Effecten innovaties taximarkt	MM1502	Kennis-aan-Tafel	1e kwart.	Middelgroot
DGB Unit Strategie	Doorwerking mobiliteitsbeleid in regionaal economische structuur	MM1404	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGB Luchtvaart	Mogelijkheden voor selectiviteitsbeleid Schiphol	MM1503	Kennis-aan-Tafel	2e kwart.	Middelgroot
DGB OVenS	Vergroten marktgerichtheid openbaar vervoer	MO1201	Onderzoeksproject	3e kwart.	Middelgroot
DGB OVenS	Indicatoren deur-tot-deur-bereikbaarheid openbaar vervoer	MM1407/ MM1408	Onderzoeksproject	Lopend	Middelgroot
DGB WV	Werkelijke kosten en baten van PPS bij infrastructuur-projecten	MM1409	Onderzoeksproject	1e kwart.	Middelgroot
DGB WV	Maatschappelijke prioritering vervangings- en renovatieprojecten	MM1411	Kennis-aan-Tafel	1e kwart.	Middelgroot

6

Kennislijn Beleids- evaluaties 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. 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 drie onderdelen. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete projecten (onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel) het KiM in 2015 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 MKBA-methodiek 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 besteden we aandacht aan de positie van de MKBA in het geheel van afwegingsmogelijkheden rondom beleid.

Projecten	
DGB Wegen en Verkeersveiligheid Kennis-aan-Tafel, EA1501, middelgroot, lopend	Actualisering waarderingskengetallen MKBA Het overzicht van waarderingskengetallen voor gebruik in MKBA's moet worden geactualiseerd. Dit overzicht wordt bijgehouden door het Steunpunt Economische Evaluatie binnen RWS WV. Het KiM levert een nader te bepalen bijdrage aan deze actualisering.
DGB Unit Strategie Onderzoeksproject, EA1402, middelgroot, start tweede kwartaal	In kaart brengen en omgaan met onzekerheden in MKBA Een MKBA bestaat uit verschillende stappen (zoals beschrijving nulvariant en projectvarianten, bepaling effecten, monetarisering 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 beleidsmaatregelen op het gebied van mobiliteit.
DGRW Gebieden en Projecten (andere betrokken directie: DGB Unit Strategie) Kennis-aan-Tafel, EA1401, middelgroot, lopend	Ontwikkeling adaptief beleid In 2013 is door het KiM geschetst hoe adaptief beleid bij de gebiedsagenda's vormgegeven 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.
DGRW Gebieden en Projecten Kennis-aan-Tafel, EA1502, klein, lopend	Evaluatie afwegingskaders In opdracht van DGRW is door een externe partij een overzicht opgesteld van alle afwegingskaders die binnen lenM worden gehanteerd. Conclusie van deze scan is dat veel afweegkaders te sectoraal en/of te diepgaand zijn om effectief te kunnen worden gebruikt. Bovendien wordt vaak naar informatie gevraagd die op dat moment van het proces nog niet voor handen is. Het KiM zal een bijdrage leveren aan het vervolgtraject.
FMC (andere betrokken directies: DGB, DGRW, DGMI, RWS) Kennis-aan-Tafel, EA1102, klein, lopend	Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek Bij de uitvoering van maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) komen er vragen aan bod die niet specifiek voor één project gelden, en waar in overleg met betrokken partijen, zoals CPB, PBL en RWS WV, een passende en consistente oplossing voor moet worden gevonden. Het zal in 2015 hierbij onder andere gaan over de hoogte van de discontovoet en over de risico-opslag bij onomkeerbare effecten.
FMC Kennis-aan-Tafel, EA1321, klein, start tweede 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 en baten of op maatschappelijke kosten-batenanalyse van het eigen aandeel. Dit vraagstuk speelt ook bij cofinanciering van projecten door de Europese Unie.
FMC Onderzoeksproject, EA1503, klein, start derde kwartaal	Scope en werkwijze second opinions Second opinions op MKBA's zijn vaak verschillend qua scope en werkwijze. Draag je bij een second opinion ook alternatieven aan? Doe je herberekeningen? Of geef je alleen aan welke zaken juist en welke niet juist zijn uitgevoerd? Een richtlijn hiervoor kan de rol en positie van second opinions verhelderen. Het KiM zal samen met andere betrokken partijen een richtlijn hiervoor ontwerpen.

Globale beschrijving overige kleine Kennis-aan-Tafel-activiteiten

Binnen dit onderdeel zijn verscheidene kleine Kennis-aan-Tafel-activiteiten voorzien. Deze hebben bijvoorbeeld betrekking op het leveren van ad-hoc-bijdragen aan de ontwikkeling van afweegkaders.

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 het KiM 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, lopen	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, lopen	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, lopen	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 specifieke MKBA's en adviseert de beleidsdirecties over de uitvoering van specifieke 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	
DGB Maritieme Zaken Kenniss-aan-Tafel, EA1504 klein, start eerste kwartaal	Effectiviteitsmeting Rijksbrede Maritieme strategie Voor de nieuwe Rijksbrede Maritieme strategie is de vraag hoe de effectiviteit van het voorgestelde beleid gemeten kan worden. Omdat de maritieme strategie ook interdepartementale onderwerpen als scheepsbouw, marine en maritiem onderwijs omvat, volstaan de voor lenM gebruikelijke indicatoren uit de Maritieme Monitor niet meer. Bovendien is de ambitie om de effecten van het Nederlandse beleid af te zetten tegen ontwikkelingen in het buitenland. Het KiM schrijft een notitie over mogelijke vormen van meting en geschikte kengetallen en denkt mee bij de verdere invulling.
DGB Unit Strategie (ook betrokken directie: DGB WV) Kenniss-aan-Tafel, EA1505, klein, start	Quickscan bestaande kennis effecten van prijsprikkels Het KiM inventariseert recente kennis rondom allerlei vormen van prijsprikkels.
DGMI Veiligheid en Risico's Kenniss-aan-Tafel, EA1317, klein, lopend	Bewust omgaan met veiligheid Het KiM zal een Kenniss-aan-Tafel-bijdrage leveren aan de volgende fase van het lenM-brede traject Bewust omgaan met veiligheid. Een onderdeel hiervan is het in kaart brengen van de manieren waarop binnen lenM met de weging van veiligheidsvraagstukken en -aspecten wordt omgegaan.
FMC (andere betrokken directies: DGB Wegen en Verkeers- veiligheid, DGB Openbaar Vervoer en Spoor, DGB Luchtvaart, DGB Maritieme Zaken) Kenniss-aan-Tafel, EA1403, middelgroot, start divers	Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten (voor zover nu voorzien): - second opinion MKBA Calandbrug - second opinion MKBA A58 - MKBA Rotterdam The Hague Airport - begeleiding MKBA 3000V - regionale projecten in het kader van LTSA-2
FMC (andere betrokken directies: DGB Wegen en Verkeers- veiligheid, DGB Openbaar Vervoer en Spoor, DGB Luchtvaart, DGB Maritieme Zaken), DGMI Kenniss-aan-Tafel, EA1405, middelgroot, start divers	Begeleiden en toetsen beleidsdoorlichtingen (voor zover nu voorzien): - Sociale veiligheid - Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)

Globale beschrijving overige kleine Kenniss-aan-Tafel-activiteiten

Het KiM levert binnen dit onderdeel regelmatig kleine Kenniss-aan-Tafel-activiteiten. Het KiM denkt bijvoorbeeld regelmatig mee aan 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 Wegen en Verkeersveiligheid	Actualisering waarderingskengetallen MKBA	EA1501	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Middelgroot
DGB Unit Strategie	In kaart brengen en omgaan met onzekerheden in MKBA	EA1402	Onderzoeksproject	2e kwart.	Middelgroot
DGRW Gebieden en Projecten	Ontwikkeling adaptief beleid	EA1401	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Middelgroot
DGRW Gebieden en Projecten	Evaluatie afwegingskaders	EA1502	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Klein
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	2e kwart.	Klein
FMC	Scope en werkwijze second opinions	EA1503	Onderzoeksproject	3e 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
DGB Maritiem	Effectiviteitsmeting Rijksbrede Maritieme strategie	EA1504	Kennis-aan-Tafel	1e kwart.	Klein
DGB Unit Strategie & DGB WV	Quickscan bestaande kennis effecten van prijsprikkels	EA1505	Kennis-aan-Tafel	1e kwart.	Klein
DGMI Veiligheid en risico's	Bewust omgaan met veiligheid	EA1317	Kennis-aan-Tafel	Lopend	Klein
FMC & DGB WV, DGB OVenS, DGB Luchtvaart, DGB Maritiem	Begeleiding van en second opinions op MKBA's van specifieke projecten	EA1403	Kennis-aan-Tafel	Divers	Middelgroot
FMC & DGB WV, DGB OVenS, DGB Luchtvaart, DGB Maritiem	Begeleiden en toetsen beleidsdoorlichtingen	EA1405	Kennis-aan-Tafel	Divers	Middelgroot

Lijst met afkortingen

AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer	LMS	Landelijk Model Systeem
BIT	Behavioral Insight Team	MIR	Monitor Infrastructuur en Ruimte
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
CPB	Centraal Planbureau	MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse
DBFM	Design, build, finance and maintain	MLT	Middellange termijn
DBR	Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (NWO-programma)	MON	Mobiliteitsonderzoek Nederland
DGB	Directoraat-Generaal Bereikbaarheid	MPN	Mobiliteitspanel Nederland
DGB BB	DGB Programmadirectie Beter Benutten	NOVB	Nationaal Openbaar Vervoerberaad
DGB LVT	DGB Directie Luchtvaart	NS	Nederlandse Spoorwegen
DGB MZ	DGB Directie Maritieme Zaken	NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
DGB OVenS	DGB Directie Openbaar Vervoer en Spoor	OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
DGB Strat	DGB Unit Strategie	ov	Openbaar vervoer
DGB WV	DGB Directie Wegen en Verkeersveiligheid	OVIN	Onderzoek Verplaatsingen in Nederland
DGMI	Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
DGMI Int.	DGMI Directie Internationaal	PPS	Publiek-private samenwerking
DGMI KLG	DGMI Directie Klimaat, Lucht en Geluid	RO	Ruimtelijke Ordening
DGMI VenR	DGMI Directie Veiligheid en Risico's	RWS CIV	Rijkswaterstaat Centrale Informatievoorziening
DGRW	Directoraat-Generaal Ruimte en Water	RWS WVL	Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving
DGRW GenP	DGRW Directie Gebieden en Projecten	SCP	Sociaal en Cultureel Planbureau
DGRW RO	DGRW Directie Ruimtelijke Ordening	SKIA	Strategische Kennis- en Innovatieagenda
FMC	Financiën, Management en Control	SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport	TRB	Transportation Research Board
JTRC	Joint Transport Research Committee	TEN-T	Trans-European Transport Network
KaT	Kennis-aan-Tafel	VerDuS	Verbinden van Duurzame Steden (NWO-thema)
KBA	Kosten-batenanalyse	WLO	Welvaart en Leefomgeving
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid		
KNV	Koninklijk Nederlands Vervoer		

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Januari 2015

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

ISBN/EAN

978-90-8902-125-0

KiM-15-A01

Vormgeving en opmaak

VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 456 19 65

Fax: 070 456 75 76

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/EAN: 978-90-8902-125-0

Januari 2015 | KiM-15-A01