



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# KiM-programma 2026

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



# Introductie

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft als belangrijkste doel kennis te leveren aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), zodat IenW beleid kan maken met een stevig kennisfundament. Het KiM maakt onderdeel uit van IenW, maar is onafhankelijk in de programmering en uitvoering van onderzoek en in de publicatie van resultaten.

Het KiM-programma geeft een overzicht van de projecten voor 2026. De directeur van het KiM, Serge van Dam, heeft het programma vastgesteld.

## Leeswijzer

### Wat is het KiM en hoe werkt het instituut? > [Hoofdstuk 1](#)

Het KiM stelt het programma op in overleg met de verschillende beleidsdirecties van IenW. In het programma staan zowel kennisvragen vanuit beleid als onderzoek dat het KiM zelf initieert. Het KiM gaat flexibel om met nieuwe vragen of veranderende vraagstellingen en past de prioritering gedurende het jaar aan. Bovendien worden sommige projecten die dit jaar starten pas volgend jaar afgerond.

### Welke projecten gaat het KiM uitvoeren? > [Hoofdstuk 2 t/m 11](#)

In hoofdstuk 2 t/m 11 worden de projecten per IenW-directie weergegeven en toegelicht. Vervolgens komen de projecten aan de orde zonder directe vraagsteller of gericht op kennisontwikkeling ([hoofdstuk 11](#)). Het KiM onderscheidt de volgende typen projecten: onderzoek, kennis-aan-tafel en vooronderzoek.



Onderzoek



Vooronderzoek



Kennis-aan-tafel

### Overkoepelende projectoverzichten staan in de bijlagen > A en B

→ [Bijlage A per kennislijn](#)

→ [Bijlage B per directie](#)

Afkortingen IenW-directies	
ISM en MenG	<a href="#">Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit en de Directie Mobiliteit en Gebieden</a>
DuMo	<a href="#">Directie Duurzame Mobiliteit</a>
OVS	<a href="#">Directie Openbaar Vervoer en Spoor</a>
WV	<a href="#">Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid en Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing</a>
LSW, OLL en POLS	<a href="#">Directie Luchtvaartstrategie en Weerbaarheid, Directie Onbemande Luchtvaart, Luchtruim en Luchthavens en Programmadirectie Omgeving Luchthaven Schiphol</a>
MZ	<a href="#">Directie Maritieme Zaken</a>
ASA en FEZ	<a href="#">Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken</a>
DGWB	<a href="#">Directoraat-generaal Water en Bodem</a>
DGMI	<a href="#">Directoraat-generaal Milieu en Internationaal</a>

# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>4</b>		
<b>1. Over het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)</b>	<b>5</b>		
1.1 Doel van het KiM	5		
1.2 Kennisinbreng door het KiM	5		
1.3 Proces van programmering	6		
1.4 De organisatie van het KiM	7		
1.5 Kennislijnen	8		
1.6 Kwaliteitsborging	11		
1.7 Organisatieontwikkeling	12		
1.8 Onafhankelijkheid	12		
1.9 Samenwerking	13		
<b>2. Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit en Directie Mobiliteit en Gebieden</b>	<b>14</b>		
<b>3. Directie Duurzame Mobiliteit</b>	<b>22</b>		
<b>4. Directie Openbaar Vervoer en Spoor</b>	<b>28</b>		
<b>5. Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid en Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing</b>	<b>33</b>		
		<b>6. Directie Luchtvaartstrategie en Weerbaarheid, Directie Onbemande Luchtvaart, Luchtruim en Luchthavens en Programmadirectie Omgeving Luchthaven Schiphol</b>	<b>38</b>
		<b>7. Directie Maritieme Zaken</b>	<b>41</b>
		<b>8. Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken</b>	<b>46</b>
		<b>9. Directoraat-Generaal Water en Bodem</b>	<b>47</b>
		<b>10. Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal</b>	<b>48</b>
		<b>11. Projecten zonder directe vraagsteller of gericht op kennisontwikkeling</b>	<b>49</b>
		<b>Bijlage A Overzicht projecten naar kennislijn</b>	<b>52</b>
		<b>Bijlage B Overzicht projecten naar IenW-directie</b>	<b>57</b>
		<b>Colofon</b>	<b>64</b>

# Voorwoord

Bij IenW staan we voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit van personen en goederen. Betrouwbare en betaalbare mobiliteit is niet langer vanzelfsprekend. De grote onderhoudsopgave moeten we aanpakken terwijl de mobiliteit verder groeit; ook voor die groei moeten we oplossingen vinden. De uitdaging is om dit met schaarse ruimte, personeel en financiën voor elkaar te krijgen. Daarbij houden we rekening met strategische autonomie en (digitale) weerbaarheid.

Om Nederland op de lange termijn bereikbaar en leefbaar te houden, hebben we kennis nodig om deze samenhangende opgaven aan te pakken. Daarbij is het belangrijk om op basis van feiten te werken en te weten hoe het echt zit. Het KiM geeft ons die inzichten om beleid en het maatschappelijk debat op te baseren al sinds 2006 en viert dus haar 20-jarig bestaan. Waar het KiM in de begintijd als onderzoeksinstituut naam en faam maakte met het doen van onderzoek, is daar ondertussen ook kennis-aan-tafel bijgekomen. Dit KiM-product waarbij kennis direct in lopende beleidsprocessen wordt ingebracht, is zeer gewild bij de beleidsafdelingen. Ook eigen instrumenten, zoals het MPN, zijn er in de loop der jaren bijgekomen en verder ontwikkeld. Inhoudelijk heeft het KiM zich in de loop van de tijd verbreed, door ook duurzaamheid op te pakken en bereikbaarheid als kapstok voor beleid te helpen ontwikkelen.

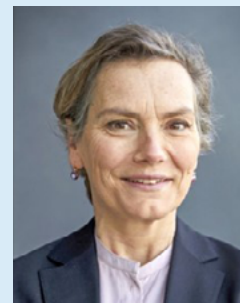
“Het is belangrijk om op basis van feiten te werken en te weten hoe het echt zit.”

De KiM-onderzoekers houden ons al die jaren al scherp door ontwikkelingen te duiden en helder effecten van beleidsmaatregelen inzichtelijk te maken. Het KiM is een stabiele bron van kennis in deze tijd van verandering. De kracht van het KiM is dat onderzoekers zich kunnen baseren op hun eigen onderzoek en dat zij met een kritische blik reflecteren op onderzoek van anderen. De kernwaarden van wetenschappelijke onafhankelijkheid, kritische reflectie en nabijheid zien we nog steeds terug.

Ook in het programma voor 2026 bouwt het KiM voort op de onderzoeklijnen van de afgelopen jaren. Zo draagt de kennis bij aan de gewenste transities op het terrein van mobiliteit. Daarmee is de kennis die het KiM levert niet alleen voor ons van belang, maar voor heel Nederland. We zetten graag de goede samenwerking met de collega's van het KiM voort!



Kees van der Burg  
(dg DGMo)



Petra Lugtenburg  
(dg DGLM)

# 1. Over het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

## 1.1 Doel van het KiM

Het KiM levert kennis voor het mobiliteitsbeleid op basis van wetenschappelijk onderzoek. Het KiM neemt een kritische houding aan en is een vertrouwde collega van beleid. Het KiM verricht zelf onderzoek en verzamelt elders ontwikkelde kennis, waarmee IenW beleid kan ontwikkelen met een stevig kennisfundament. Meer informatie over het KiM is te vinden op [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl).

## 1.2 Kennisinbreng door het KiM

### Input voor verschillende beleidsfasen

Het KiM analyseert en verklaart ontwikkelingen, stelt verkenningen en scenario's op en analyseert de effecten van beleidsinstrumenten en de rol van de overheid. Het KiM combineert hierbij diverse invalshoeken en disciplines. Op die manier krijgen de analyses van het KiM een robuust karakter. Dit komt ook tot uitdrukking in de brede samenstelling van disciplines die binnen het KiM beschikbaar zijn, waaronder vervoerseconomie, (technische) bestuurskunde, sociale geografie, planologie, sociologie, milieuwetenschappen en verkeerskunde. Het KiM betreft bij zijn activiteiten in toenemende mate het internationale perspectief.

De kennis die het KiM levert, dient als input voor de beleidsvoorbereiding van IenW. De manier waarop kennis kan doorwerken in beleid, is afhankelijk van de beleidsfase waarin een beleidsproces op dat moment verkeert. Bij de agendavorming en beleidsvoorbereiding zijn analyses en verklaringen van ontwikkelingen, verkenningen en scenario's van belang. De kennis die het KiM levert over de effecten van beleidsinstrumenten en de rol van de overheid is van belang bij de beleidsvoorbereiding en -evaluatie.

### Producten

Het KiM onderscheidt drie verschillende producten: onderzoeksprojecten, vooronderzoek en kennis-aan-tafel.



In *onderzoeksprojecten* voert het KiM zelf onderzoek uit. Dit onderzoek resulteert in principe in een openbare publicatie. Voor elk onderzoek maakt het KiM een projectplan. Hierin staan onder meer context, onderzoeksvragen en onderzoeksmethoden. Ook staat in het projectplan welke (reeds beschikbare of voor het onderzoeksdoel verzamelde) gegevens het KiM gebruikt. KiM-publicaties zijn te vinden op [www.kimnet.nl/documenten](http://www.kimnet.nl/documenten).



Het KiM voert *vooronderzoek* uit wanneer nog niet duidelijk is of een onderzoek gerechtvaardigd is. Dit is het geval bij onduidelijkheid over:

- de kennisvraag;
- of en hoe de kennisvraag beantwoord kan worden;
- of er handelingsperspectieven zijn voor IenW.

Zodra duidelijk wordt dat een onderzoeksproject gerechtvaardigd is, rondt het KiM het vooronderzoek af. Als het KiM de voor de hand liggende partij is om het onderzoek uit te voeren, stelt het KiM dan een projectplan op, gebruik makend van de resultaten van het vooronderzoek. Als er geen onderzoek door het KiM volgt en er dus alleen sprake is van een vooronderzoek, deelt het KiM de resultaten van het vooronderzoek met beleid en volgt er alleen in uitzonderingsgevallen een publicatie.



Bij *kennis-aan-tafel* (KaT) levert het KiM direct kennis aan lopende beleidsprocessen van lenW door presentaties, gesprekken en door kennisbijdragen aan beleidsnota's. Soms leidt KaT tot een notitie die wordt gepubliceerd. Het KiM speelt ook een rol bij de kwaliteitsborging van onderzoek dat derden voor lenW uitvoeren. Dit varieert van het ontsluiten van het kennisnetwerk en het meedenken met de formulering van onderzoeksvragen en -aanpak tot het zitting nemen in begeleidingscommissies. Tenslotte denkt het KiM mee met de beleidsdirecties over de programmering van mobiliteitsgerelateerde kennisontwikkeling bij instituten buiten lenW.

Naast deze drie soorten producten kan het KiM ook onderwerpen binnen en buiten lenW agenderen: *signalering*. Dit naar aanleiding van actuele beleidsmatige en wetenschappelijke ontwikkelingen of rapporten van andere partijen. Dit kan in de vorm van een notitie, maar ook via een mailtje, een telefoontje, een overleg of een presentatie. Ook een deel van de blogs die KiM'ers schrijven, vervult een signalerende rol. Deze activiteiten worden niet opgenomen in het KiM-programma. Wel is er binnen het KiM capaciteit voor beschikbaar. De blogs zijn te vinden op de website van het KiM: <https://www.kimnet.nl/actueel/weblogs>.

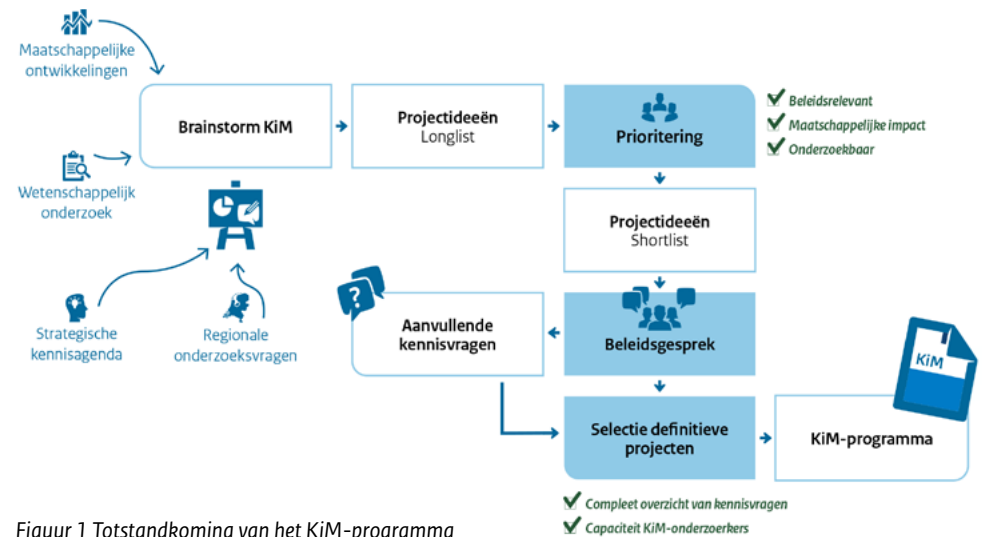
### Afspraken over publicatie van onderzoeksresultaten

Alle onderzoeksprojecten leiden in principe tot openbare publicaties. Publicatie vindt plaats binnen 28 dagen na afronding van het onderzoek. In uitzonderlijke gevallen kan het KiM van dit tijdplan afwijken. Bijvoorbeeld als de onderzoeken deel uitmaken van de voorbereidingen van een grote beleidsnota, waarbij relevante onderzoeksrapporten gelijktijdig met de nota worden gepubliceerd.

Publicaties kunnen de vorm hebben van een brochure, een factsheet, een notitie, een infographic of een filmpje. Ook publiceert het KiM meestal een achtergrondrapport met onder andere een verantwoording van de gebruikte onderzoeksmethoden. Bij KaT kán het KiM kiezen voor publicatie.

## 1.3 Proces van programmering

Het proces om het KiM-programma op te stellen, start met het inventariseren van onderwerpen voor toekomstig onderzoek in KiM-interne brainstormsessies. Hierbij baseert het KiM zich op kennis van de mobiliteitssector, het actuele beleidsperspectief en (toekomstige) maatschappelijke en wetenschappelijke ontwikkelingen in binnen- en buitenland. Waar mogelijk voegt het KiM breed levende regionale onderzoeksvragen met een nationale strekking toe aan de brainstormlijst. Verdere input voor de brainstormlijst komt uit onder andere de Strategische Kennis- en InnovatieAgenda van lenW (SKIA), de opgaven die gebundeld worden door het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV) vanuit decentrale overheden als het IPO, regionale gebiedsprogrammanagers en verschillende netwerken van gemeenten, zoals de G4 met de vier grootste gemeenten in Nederland.



Figuur 1 Totstandkoming van het KiM-programma

Na prioritering en bundeling bespreekt het KiM deze onderzoeksideeën met beleid om interesse te peilen en te inventariseren welke kennisvragen beleid zelf opwerpt. Soms hebben beleidsafdelingen (nog) geen interesse in een van de onderzoeksideeën. Het KiM kan dan besluiten om dit onderzoek toch uit te voeren op eigen initiatief.

Aan de hand van een inschatting van de beleidsrelevantie, maatschappelijke impact, onderzoekbaarheid en de benodigde onderzoekscapaciteit van alle onderzoeksideeën maakt het KiM de eindafweging die leidt tot het KiM-programma. De onderzoekscapaciteit is steeds meer een beperkende factor: het KiM wordt in toenemende mate overvraagd (bij een redelijk constante personeelsbezetting). In figuur 1 is het proces om het programma samen te stellen schematisch weergegeven.

Het KiM blijft gedurende het jaar in gesprek met de verschillende beleidsdirecties om aanvullende kennisvragen te verzamelen en eventueel andere prioriteiten te stellen. Voorafgaand aan de start van een project vindt de concretisering van een onderzoeksvraag, de aanpak en beoogde resultaten plaats. Dit resulteert in een projectplan.

## 1.4 De organisatie van het KiM

### Het management

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

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

### Kennislijnen

De kennislijnen bepalen de structuur van het werk van het KiM. Zij clusteren de diverse projecten. Hierdoor borgt het KiM de samenhang tussen de projecten en de consistentie over de jaren heen. De lange lijnen die we in eerdere programma's apart beschreven, hebben we nu in de kennislijnen geïntegreerd. In paragraaf 1.5 volgt een beschrijving van de kennislijnen.

### Vakberaden

Naast de kennislijnen zijn er vakberaden. Hierbinnen delen onderzoekers vakkennis en volgen zij beleidsontwikkelingen. Deze worden georganiseerd voor de volgende onderwerpen:

- openbaar vervoer,
- goederenvervoer,
- wegen,
- luchtvaart,
- data & modellen,
- ruimte.

### Projecten

Het KiM werkt aan de kennisvragen in projectteams van onderzoekers. De projecten (onderzoeken, vooronderzoeken en KaT) zijn opgenomen vanaf hoofdstuk 2 van dit programma. Het programma bestaat niet alleen uit nieuwe projecten, maar ook uit

projecten die al in 2025 (of eerder) gestart zijn, maar nog niet werden afgerond. Vanwege de in paragraaf 1.3 genoemde herprioritering in de loop van het jaar zal het KiM een deel van de projecten in dit programma mogelijk niet uitvoeren. Ook zullen er, net als ieder jaar, projecten zijn die starten in 2026 en die in de loop van 2027 worden afgerond.

## 1.5 Kennislijnen

De kennislijnen vormen de basis voor de structurering van het werk van het KiM. De kennislijnen clusteren de diverse projecten. Dit borgt de samenhang tussen de projecten en de consistentie over de jaren heen. In bijlage A zijn de projecten op kennislijn gesorteerd. De inhoud van de drie kennislijnen wordt hieronder verder toegelicht.

### **Kennislijn A: Mobiliteit en bereikbaarheid**

De kennislijn Mobiliteit en bereikbaarheid richt zich op de werking van het mobiliteitsstelsel en op bereikbaarheid, tegenwoordig de centrale focus van het beleid van IenW. Mobiliteit is immers geen doel op zich, maar een vehikel om de bereikbaarheid van bijvoorbeeld banen en voorzieningen te realiseren. Daarbij ontstaat een nieuwe en bredere manier van kijken met bereikbaarheid als kernwaarde in ruimtelijke ordening, voorzieningenbeleid en mobiliteitsbeleid. Over modaliteiten en netwerken heen kunnen afwegingen worden gemaakt over nabijheid van wonen, werken en voorzieningen en de aansluiting op het mobiliteitssysteem. Voor het KiM ligt er een uitdaging om het concept bereikbaarheid verder uit te werken voor concrete toepassing in beleidsprocessen. Het gaat daarbij onder andere hoe bereikbaarheid gemeten kan worden, wat de ontwikkelingen zijn in bereikbaarheid en hoe de effecten van beleidsinstrumenten op bereikbaarheid gemeten kunnen worden.

Het KiM analyseert de wisselwerking tussen modaliteiten en betreft daarbij maatschappelijke trends en innovaties. De samenleving verandert, waardoor ook de behoeften en wensen voor mobiliteit en bereikbaarheid veranderen. Digitalisering en automatisering leiden tot ander reisgedrag (onder andere door thuiswerken en het gebruik van navigatie-apps) en andere vervoermiddelen (bijvoorbeeld zelfrijdende auto's). Goed begrijpen wat mensen in Nederland doen, willen en kunnen is essentieel om bereikbaarheid te optimaliseren. Inzichten vanuit de leefwereld van burgers en bedrijven staan voor het KiM centraal bij het hanteerbaar maken van het begrip bereikbaarheid.



Foto: Stefan Bakker

Ook de voor het onderzoek naar mobiliteit en bereikbaarheid benodigde dataverzameling en modelgebruik, valt binnen deze kennislijn. Het KiM kijkt terug om de ontwikkelingen in mobiliteit en bereikbaarheid te verklaren aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen en ingevoerde beleidsmaatregelen. Daarnaast kijkt het KiM vooruit door verkenningen voor de middellange termijn op te stellen en door effecten op mobiliteit en bereikbaarheid van specifieke beleidsopties in te schatten.

Het KiM onderzoekt ook de mobiliteit van specifieke groepen. Mobiliteitsgedrag verschilt tussen groepen in de samenleving. Een voorbeeld is het verschil tussen ouderen en jongeren. Of tussen mensen met lagere en hogere inkomens. Dit levert belangrijke informatie op voor de beleidsontwikkeling, omdat hiermee duidelijk wordt hoe effectief beleidsinstrumenten voor bepaalde groepen zijn.

### **Kennislijn B: Duurzaamheid en gebieden**

Voor een duurzame maatschappij is het nodig dat mensen, de economie en de natuur gezond zijn. De mobiliteit heeft enerzijds invloed op grote actuele maatschappelijke ontwikkelingen en anderzijds hebben die ontwikkelingen weer invloed op de mobiliteit, bijvoorbeeld bij:

- Klimaatverandering: enerzijds moet de mobiliteit klimaat neutraal worden en anderzijds zorgt de opwarming van de aarde dat we onze infrastructuur moeten voorbereiden op extreem weer.
- De energietransitie: is enerzijds nodig om de mobiliteit klimaat neutraal te kunnen maken en anderzijds moet die energie vervoerd worden, in de vorm van biobrandstoffen, waterstof, etc.
- De stikstofdepositie: beperkt enerzijds de mogelijkheid om infrastructuur te bouwen en anderzijds zorgt de mobiliteit voor een deel van de stikstofdepositie.

Om de opwarming van de aarde zoveel mogelijk te beperken (klimaatmitigatie), staat Nederland voor de grote opgave om de uitstoot van CO<sub>2</sub> terug te brengen met 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Duurzaamheid is daarmee een opgave voor heel Nederland

en elke sector. Vanuit de focus mobiliteit benadert het KiM dit thema zowel via de klimaatgevolgen van mobiliteit als de transitie naar klimaatneutrale energiedragers in de mobiliteit. Het KiM onderzoekt voor alle modaliteiten hoe deze transitie naar duurzame energiedragers het best kan worden aangepakt, uitgaande van de nationale en Europese wetgeving en afspraken daarover. Daarbij onderzoekt het KiM ook in hoeverre mobiliteit en bereikbaarheid duurzamer kunnen worden door het anders organiseren van het mobiliteitssysteem en door het stimuleren van ander gedrag. In het kader van klimaatadaptatie is het van belang onze vervoerssystemen robuust te maken voor extreme weersomstandigheden, bijvoorbeeld als gevolg van droogte, hoge temperaturen of extreme regen. Deze transitie draagt ook bij aan doelen als geopolitieke onafhankelijkheid.



Foto: Stefan Bakker

Deze kennislijn richt zich naast duurzaamheid ook op de interactie tussen ruimtelijke functies en mobiliteit. In Nederland is door de gestegen welvaart en beperkte ruimte de druk op duurzaamheid groot. De woningbouwopgave is een van de grootste opgaven in het ruimtelijk beleid. De woningen moeten goed bereikbaar zijn. Wat betekent de bouw van de woningen voor het woon-werkverkeer? Het maken van meer duurzame vervoerswijzekeuzes speelt hierbij een belangrijke rol. Het KiM ondersteunt het beleid met kennis op vervoerswijzekeuzes.

IenW draagt bij aan de Nota Ruimte en de uitvoeringsagenda, omdat ruimtelijke ordening in sterke mate de mobiliteit beïnvloedt en andersom. Het KiM zal in 2026 onder andere bestaande kennis inbrengen bij de uitwerking van de vijf ontwikkelingsstrategieën voor wonen, werken en bereikbaarheid (VISTA: Versterken, Initiëren, Stimuleren, Transformeren, Accommoderen) voor verschillende gebieden en van de relatie tussen ruimtelijke ordening en het goederenvervoer.

### **Kennislijn C: Beleidsevaluaties en de rol van de overheid**

In deze kennislijn richt het KiM zich op de afweging van de effectiviteit en efficiëntie van beleidsmaatregelen voor alle modaliteiten en zowel voor personen- als goederenvervoer. Ook vragen over de rol van de overheid (legitimiteit) vallen binnen deze kennislijn. Het gaat daarbij steeds vaker over rechtvaardigheid van beleid. Daarnaast ontwikkelt het KiM beleids-indicatoren, in het bijzonder voor opkomende vraagstukken zoals robuustheid. Hiermee kunnen de beleidsdoelen van IenW en de mate waarin deze worden bereikt, worden gemonitord. We bekijken ook wat de rol is van de (Rijks)overheid bij een mobiliteitstransitie.

Het KiM levert kennis aan beleidsdirecties over de aanpak en de resultaten van evaluaties of voert deze zelf uit. Hierbij komen aan bod:

- het meten van efficiëntie;
- vraagstukken over ‘de waarde van’ een bepaalde vorm van mobiliteit;
- de effectiviteit van financieel-economische instrumenten.



Foto: Floor Verheij

Ook toetst het KiM evaluaties die andere partijen hebben opgesteld. Een belangrijk element is hierbij de verdieping en verbreding van de methodiek voor maatschappelijke kosten-batenanalyses. Daarbij kijkt het KiM in samenhang naar de verscheidene delen van maatschappelijk belang: de bijdrage aan economische ontwikkeling van Nederland, maar ook de externe kosten van mobiliteit zoals klimaatschade.

Een speciale plek in kennislijn C is er voor het onderwerp economische ontwikkeling als voorwaarde voor (brede) welvaart. De economie omvat productie, handel en dienstverlening. Bij alle aspecten spelen mobiliteit en logistiek een belangrijke rol en is zelf ook een economische sector van betekenis in Nederland.

Het gaat hierbij zowel om goederen- als om personenvervoer. Bij personenvervoer gaat het om de mogelijkheid om naar het werk te reizen, boodschappen te doen en activiteiten te ondernemen. Leveringszekerheid van goederen tegen acceptabele kosten is van groot belang voor economie en consument. Tegelijkertijd staat ook het goederenvervoer gesteld voor de uitdaging om (meer) klimaatneutraal te gaan vervoeren en moet de sector zich aanpassen aan geopolitieke ontwikkelingen, aan veranderende keuzes van productie en consumptie en aan de toenemende grilligheid van het klimaat en daarmee gepaard gaande beperkingen in beschikbaarheid van capaciteit van infrastructuur.

## 1.6 Kwaliteitsborging

Het KiM beoogt op feiten gebaseerde rapporten uit te brengen die een informatieve of soms ontvullende basis voor beleid bieden. Zoals bij wetenschappelijke publicaties gebruikelijk is, organiseert het KiM reviews van onderzoeksrapporten om de methode, resultaten en conclusies te verifiëren. Dat gebeurt in elk geval door auteurs onderling binnen een onderzoeksproject, door de kennislijnmanager en ook door externen, zoals onze KiM-fellows (zie verderop). Bij andere producten, zoals bij KaT en vooronderzoeken, bestaat de kwaliteitsborging tenminste uit een collegiale toets van een collega en van de kennislijnmanager. De projectleider en kennislijnmanager kunnen besluiten ook anderen in te schakelen hiervoor.

Het realiseren van een goede kwaliteit van een publicatie begint al in een vroeg stadium: bij de opzet van het onderzoek. Daarom is de kwaliteitsborging ook verweven in het hele proces: bij een projectplan, tijdens de uitvoering en ook bij het helder overbrengen van inzichten en conclusies.

Alle betrokkenen bij het uitvoeren van onderzoek van het KiM hebben een eigen verantwoordelijkheid voor het wetenschappelijk integer uitvoeren van en communiceren over onderzoek. De wetenschappelijke mores die het KiM hanteert zijn ook geborgd door een [klachtenregeling](#). Deze regeling ziet erop toe dat eventuele klachten over gehanteerde methoden, gebruikte data of analyses van het KiM integer worden behandeld.

Iedereen die veronderstelt dat de wetenschappelijke integriteit is geschonden, kan hierover een klacht indienen bij een hiertoe aangestelde vertrouwenspersoon. Het KiM zorgt voor een zorgvuldige en eerlijke procedure voor de behandeling van de klachten en de daarop volgende besluitvorming. De vertrouwenspersoon wetenschappelijke integriteit is dr. ir. E.C. (Erik) Schmieman. Wordt de klacht niet tot tevredenheid behandeld? Dan kan deze worden voorgelegd aan het Landelijk Orgaan Wetenschappelijke Integriteit ([LOWI](#)), een onafhankelijke organisatie die klachten van derden over onderzoek van wetenschappelijke instituten onderzoekt.

### KiM-fellows

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

Buiten de kring van fellows vraagt het KiM regelmatig andere wetenschappers voor een review of om mee te denken bij de start van een project.

De aan het KiM verbonden fellows zijn op dit moment, zie voor een actueel overzicht ook de [website](#):

Naam	Vakgebied	Universiteit
Prof. dr. Luca Bertolini	Planologie	Universiteit van Amsterdam
Prof. dr. Heleen de Coninck	Innovatiestudies en duurzaamheid	Technische Universiteit Eindhoven/Radboud Universiteit Nijmegen
Prof. dr. ir. Dick Ettema	Stedelijke bereikbaarheid en sociale inclusie	Universiteit Utrecht
Prof. dr. ir. Serge Hoogendoorn	Operations & Management of Transport Systems	Technische Universiteit Delft
Prof. dr. ir. Vincent Marchau	Onzekerheid en adaptiviteit van maatschappelijke systemen	Radboud Universiteit Nijmegen
Prof. dr. Tim Schwanen	Transport en Sociale Geografie	University of Oxford
Prof. dr. Erik Verhoef	Ruimtelijke Economie	Vrije Universiteit Amsterdam
Em. prof. dr. Bert van Wee	Transportbeleid	Technische Universiteit Delft
Prof. dr. Thierry Vanellander	Transporteconomie	Universiteit Antwerpen
Prof. dr. Oded Cats	Personenvervoerssystemen	Technische Universiteit Delft

## 1.7 Organisatieontwikkeling

Het KiM neemt als onafhankelijk instituut zelf verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de organisatie. Alle verbeterpunten op basis van de visitatie in 2023 zijn inmiddels doorgevoerd. De komende jaren wordt op basis van een roadmap stap voor stap verder gewerkt aan onder andere de impact van de publicaties voor beleid en samenleving en de internationale oriëntatie van het KiM. Daarbij zijn alle medewerkers betrokken.

## 1.8 Onafhankelijkheid

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

Het KiM is ook onafhankelijk in de onderzoeksprogrammering, ondanks dat het KiM veel onderzoeken vooral op het programma zet in nauw overleg met beleidsdirecties. Het KiM is transparant in de communicatie over onderzoeksresultaten, in de zin dat het KiM alle resultaten van onderzoeksprojecten publiceert.

Onafhankelijkheid is geen doel op zich, maar noodzakelijk om optimale kennisontwikkeling mogelijk te maken. Het is uiteraard van groot belang dat het KiM wetenschappelijk onderzoek kan uitvoeren zonder dat de resultaten gestuurd worden door de mening van bijvoorbeeld belangengroepen, politieke partijen en beleidsafdelingen van departementen. Uitvoering van onderzoek zonder enige vorm van dialoog met beleidsafdelingen kan echter leiden tot uitkomsten die geheel los staan van de context van maatschappelijke ontwikkelingen en de beleidsmatige en politieke realiteit. Dat zou de waarde van de uitkomsten beperken en de doorwerking van de uitkomsten bemoeilijken. Een actieve dialoog tussen onderzoekers en beleidsmakers, waarbij eenieder niet buiten de grenzen

van zijn of haar eigen rol treedt, acht het KiM daarom van groot belang. Het uiteindelijke doel van het KiM is dat de onderzoeksresultaten via kennisrijk beleid de samenleving ten goede komen.

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

## 1.9 Samenwerking

### Internationale oriëntatie

Veel kennisvragen vergen internationaal ontwikkelde kennis of hebben een sterk internationale context. Het KiM vertegenwoordigt Nederland in het Transport Research Committee (TRC) van het International Transport Forum (ITF) dat gelieerd is aan de OESO. In het TRC komen onderzoeksvertegenwoordigers (van departementen en kennisinstituten) van tientallen landen bijeen om gezamenlijk onderzoek te initiëren en kennis uit te wisselen. Het KiM is binnen dit TRC zeer actief, met het oog op de internationale gemeenschappelijkheid van problemen en oplossingen op het gebied van mobiliteit. Daarnaast is het KiM actief in comités van de Amerikaanse Transportation Research Board (TRB) en de Association for European Transport (AET).

Afgelopen jaar is het KiM lid geworden van de European Council of Transport Research Institutes (ECTRI), om beter bij de ontwikkelingen binnen de EU aan te sluiten. Het gaat daarbij zowel om kennis over de voor het mobiliteitsterrein relevante besluitvorming binnen de EU, als om kennis over de resultaten van Europese kennisprogramma's. Daarnaast onderhoudt het KiM rechtstreekse contacten met onderzoekers elders in de wereld.

Ook bezoeken medewerkers van het KiM conferenties en symposia in binnen- en buitenland om contacten te leggen, kennis te halen en onderzoeksresultaten te presenteren.

### Samenwerking met kennisinstituten, planbureaus, universiteiten en Rijkswaterstaat

Het KiM werkt samen met andere Nederlandse kennisinstituten, universiteiten en met het organisatieonderdeel Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) van Rijkswaterstaat (RWS). Het KiM maakt kennis die elders in Nederland en daarbuiten is ontwikkeld, toepasbaar voor de beleidspraktijk. Soms besteedt het KiM onderzoek deels uit aan private partijen of universiteiten, waarna het de resultaten verwerkt in een KiM-product. Het KiM is een belangrijke verbindende schakel tussen IenW en de universiteiten op het gebied van mobiliteit.

Daarnaast stemt het KiM de onderzoekprogramma's af met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) om op een effectieve en efficiënte manier taken te verdelen en samen te werken op de inhoudelijke raakvlakken. Dat gebeurt onder meer door de wederzijds beschikbare expertise optimaal te benutten, door deelname over en weer in klankbordgroepen, door gezamenlijk te brainstormen en door kritische reflectie op elkaars producten. Het KiM stemt ook op regelmatige basis af met RWS en met het CBS om lopende en toekomstige werkzaamheden waar mogelijk te verbinden.



## 2. Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit en Directie Mobiliteit en Gebieden

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Doorontwikkeling bereikbaarheid	MB2603	A	Onderzoek	WVV / OVS
Betaalbaarheid van mobiliteit	MB2602	A	Onderzoek	DuMo / OVS / WVW
De mobiliteit van jongeren	MB2604	A	Onderzoek	DuMo / OVS / WVW
De rol van bereikbaarheid bij vestigingsplaatskeuze van bedrijven	MB2605	A	Onderzoek	LV
Reisgedrag van studenten en scholieren	MB2508	A	Onderzoek	
Mobiliteitsvisie	MB2220	A	KaT	
Integrale Mobiliteitsanalyse	MB2322	A	KaT	
Spitsspreiden en -mijden	MB2410	A	KaT	
Mobiliteitshubs	MB2415	A	KaT	
Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT	OVS / LV
Mobiliteits- en bereikbaarheidsarmoede	MB2107	A	KaT	DuMo / OVS / WVW
Deelmobiliteit	MB2509	A	KaT	
Autoluwe steden: groeiend autobezit en latente vraag	DG2601	B	Onderzoek	

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Duurzame bereikbaarheid van bedrijventerreinen	DG2514	B	Onderzoek	DuMo
Systematische evaluatie van CO <sub>2</sub> -maatregelen op gemeentelijk niveau	DG2607	B	KaT	DuMo
Actualisatie van TIGRIS XL	DG2610	B	KaT	
Inbreng lenW in de Nota Ruimte	DG2515	B	KaT	
Woningbouwopgave	DG2513	B	KaT	
De relatie tussen keuzes in woongenot en reizen	ER2601	C	Onderzoek	WVV
Overheidsrollen bij mobiliteitsbeleid	ER2602	C	Onderzoek	ASA
Ophogingsmethodiek van reistijd-waardering voor prognosejaren	ER2404	C	Onderzoek	OVS / WVW / MZ
Evaluatie MIRT proces	ER2603	C	KaT	
Follow-up brede welvaart en mobiliteit	ER2201	C	KaT	
Bekostigingsvraagstukken	ER2302	C	KaT	
Het belang van mobiliteit in grensregio's	ER2506	C	Vooronderzoek	OVS / WVW



### Doorontwikkeling bereikbaarheid (MB2603)

Met de Mobiliteitsvisie is de focus van het mobiliteitsbeleid van IenW komen te liggen op het concept 'bereikbaarheid'. Bereikbaarheid is (voor personenvervoer) vooralsnog geoperationaliseerd als het percentage inwoners dat een bepaalde voorziening binnen de gemiddeld acceptabel geachte reistijd kan bereiken. In de komende jaren kunnen ook de reiskosten, het comfort en de betrouwbaarheid van een reis in de operationalisatie van bereikbaarheid worden ingebracht.

De verschuiving in beleid van het faciliteren van mobiliteit (in termen van doorstroming en betrouwbaarheid) naar het bieden van bereikbaarheid, bevindt zich qua implementatie nog in de beginfase. Hoe verhoudt het denken in termen van bereikbaarheid zich bijvoorbeeld tot de rol van IenW als beheerder van de hoofdnetwerken, waarbij de centrale focus ligt op de 'prestaties' van die netwerken? Hoe kunnen de effecten van beleidsmaatregelen op bereikbaarheid worden bepaald? Het instrumentarium daarvoor is nog volop in ontwikkeling. In het bijzonder speelt hierbij de vraag of en hoe deze effecten ook in een maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) kunnen worden meegenomen. In een MKBA gaat het immers primair om de waarde van het gebruik (de mobiliteit) in plaats van het potentieel gebruik (de bereikbaarheid).

Het KiM werkt deze aspecten van (de implementatie van) bereikbaarheid in dit project uit. Ook brengt het KiM hierover kennis in bij de implementatie van de Mobiliteitsvisie. Het gaat samengevat om:

1. het verder uitdenken van de relatie tussen bereikbaarheid en de prestaties van de (hoofd)netwerken en het bieden van handvatten aan beleid hierover;
2. het uitwerken van methoden om de effecten van beleidsmaatregelen op bereikbaarheid te bepalen;

3. het analyseren van de mogelijkheden om bereikbaarheid op te nemen in afwegingssystematieken zoals de MKBA.

Het onderzoek wordt uitgevoerd met literatuuronderzoek, met brainstormsessies binnen het KiM en met beleid, en met de uitwerking van casus.



### Betaalbaarheid van mobiliteit (MB2602)

De betaalbaarheid van mobiliteit is beleidsmatig en politiek een actueel onderwerp. In 2024 heeft het KiM een [onderzoek](#) uitgebracht over de betaalbaarheid van mobiliteit voor de reiziger en de mogelijkheden voor IenW om de betaalbaarheid te beïnvloeden. Het KiM benaderde 'betaalbaarheid' in dat onderzoek via:

- de prijsontwikkeling van de kosten van het gebruik van verschillende vervoermiddelen,
- de uitgaven van huishoudens aan mobiliteit en
- (de perceptie van) betaalbaarheidsproblemen.

In dit project werkt het KiM de betaalbaarheid voor de reiziger verder uit. Om een beeld te krijgen van de betaalbaarheid van het mobiliteitssysteem als geheel, doet het KiM dit voor het ov, de auto en de fiets. Het KiM analyseert ontwikkelingen in de betaalbaarheid en de gevolgen daarvan voor reisgedrag en vervoerswijzekeuze. Wat betekent bijvoorbeeld het steeds duurder worden van de e-fiets? In hoeverre beïnvloedt (de perceptie van) de betaalbaarheid van de auto en het ov de verhouding in het gebruik van beide modaliteiten?

Het KiM onderzoekt ook maatregelen die de overheid kan nemen om de betaalbaarheid te beïnvloeden. Hier ligt ook het verband met de betaalbaarheid van mobiliteit voor de overheid, hoewel dit niet de primaire focus van dit onderzoek is. Zo is er bijvoorbeeld een relatie tussen de ticketprijzen in het ov

en de overheidsbijdragen aan het ov. Specifiek voor de auto is er een relatie met de lopende discussie over de toekomst van het systeem van autobelastingen en heffingen. Daarbij gaat het overigens niet alleen over de teruglopende overheidsinkomsten uit autobelastingen en heffingen (de zogenaamde ‘grondslagerosie’), maar ook om de effecten van veranderingen in belastingen en heffingen voor de autogebruiker en voor bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.

Het KiM zal in dit project mogelijk samenwerking zoeken met andere onderzoeksinstellingen. Ook zal het KiM gebruik maken van het lopende project dat het KiM samen met CBS, DOVA en NS uitvoert over de kosten van auto en ov (MB2214).



### **De mobiliteit van jongeren (MB2604)**

In het [onderzoek](#) naar de BREVER-wet hebben we gezien dat de reisduur per persoon per dag van de jongere leeftijdsgroepen de afgelopen vijftientig jaar behoorlijk sterk is gedaald. Deze daling lijkt vooral het gevolg van minder sociaal-recreatieve reizen. De verklaringen voor deze daling ontbreken nog en analyseren we in dit project. Mogelijke oorzaken zijn de digitalisering, maar ook de steeds latere leeftijden waarop mensen belangrijke levensgebeurtenissen doormaken, zou een belangrijke verklaring kunnen zijn. In dit project doen we eerst onderzoek naar de mobiliteit van de jongere leeftijdsgroepen van nu. Daarna maken we vergelijkingen met vroeger, om te analyseren hoe de mobiliteit van jongere leeftijdsgroepen is veranderd en in de toekomst zal veranderen. Beleidsmatig is dit van belang, omdat veranderingen mogelijk kunnen en moeten leiden tot veranderingen in de lange-termijn prognoses van mobiliteit. Het KiM zal in dit project mogelijk samenwerking zoeken met andere partijen, zoals het SCP. Het KiM maakt in dit project gebruik van de resultaten van lopende KiM-projecten naar het reisgedrag van studenten en scholieren (MB2508) en naar het e-fietsgebruik van kinderen (MB2502).



### **De rol van bereikbaarheid bij vestigingsplaatskeuze van bedrijven (MB2605)**

Bereikbaarheid is -van oudsher- een van de aspecten die bedrijven meewegen bij het kiezen van vestigingslocaties. Het gaat hierbij ten eerste om de vraag of bedrijven zich in Nederland willen vestigen (dan wel in Nederland willen blijven) en welke rol bereikbaarheid daarbij speelt. Een goede (internationale) bereikbaarheid wordt vaak genoemd als argument voor onder andere investeringen in infrastructuur, maar in hoeverre speelt bereikbaarheid daadwerkelijk een rol bij de vestigingsplaatskeuze, zeker als andere vestigingsplaatsfactoren nijpender zijn? Ten tweede gaat het om de ruimtelijke spreiding van vestigingsplaatsen binnen Nederland. Met de herintroductie van een regierol voor het Rijk in de ruimtelijke ordening, staat ook het sturen op ruimtelijke spreiding van de economie weer op de agenda. Dit onder andere via gebundelde deconcentratie in steden buiten de Randstad, zoals genoemd in de Ontwerp-Nota Ruimte. Dit vraagt om inzicht in wat voor (verschillende typen) bedrijven bepalend is voor een bepaalde vestigingsplaatskeuze binnen Nederland, om van daaruit te kijken in hoeverre het Rijk daarbij een rol kan vervullen.

Het KiM start met het op een rij zetten van bestaande literatuur. Daarna zal het KiM de resultaten hiervan aanvullen met bijvoorbeeld interviews, een enquête onder bedrijven en expertgesprekken.



### Reisgedrag van studenten en scholieren (MB2508)

Scholieren en studenten vormen naast forenzen een relatief grote groep in de dagelijkse verplaatsingen tijdens de spits (vooral met het ov en op de fiets). Tegelijkertijd zien we dat de afstand die scholieren en studenten afleggen voor onderwijsdoeleinden in totaal achterblijft bij het niveau van vóór de COVID-19 pandemie. In hoeverre dit komt door meer gebruik van digitale middelen in het onderwijs of dat andere factoren hierin een rol spelen, is niet geheel duidelijk.

In dit project onderzoekt het KiM hoe het huidige reisgedrag van scholieren en studenten eruit ziet en welke factoren daarin een rol spelen. Ook analyseert het KiM welke uitdagingen daarmee gemoeid gaan en welke mogelijke beleidsaangrijpingspunten er zijn om deze aan te pakken, met nadruk op bereikbaarheid. Dit resulteert in een uitgebreide rapportage gericht op studenten en een beknoptere, meer verkennende notitie gericht op scholieren.



Foto: Ewout ter Hoeven



### Mobiliteitsvisie (MB2220)

Als vervolg op de hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie (2023) en het Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil (2025) werkt IenW aan de implementatie van de Mobiliteitsvisie. Het KiM levert hier kennisbijdragen aan, onder andere via:

- een klankbordgroep voor de ontwikkeling van het nationale bereikbaarheidspeil,
- participatie in begeleidingsgroepen van opdrachten aan externe partijen,
- het meedenken over de relatie tussen de Mobiliteitsvisie en sectorale visies (zoals de Toekomstvisie Automobilititeit en het Toekomstbeeld ov) en
- het beantwoorden van ad hoc vragen.



### Integrale Mobiliteitsanalyse (MB2322)

IenW brengt naar verwachting in 2026 opnieuw een Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) uit. Het KiM denkt mee over focus en opzet van deze analyse en in het bijzonder over de te hanteren indicatoren. Het KiM neemt met regelmaat deel aan de werkgroep IMA en aan klankbordgroepen rond de IMA. Ook participeert het KiM in inhoudelijke sessies gerelateerd aan onderdelen van de IMA, zoals de doorontwikkeling van de in de IMA gehanteerde bereikbaarheidsindicator.



### Spitsspreiden en -mijden (MB2410)

IenW zet in op het spreiden van reizigers over de dag en over de week. Het KiM levert kennisbijdragen aan het beleidstraject over dit onderwerp. Het gaat hierbij onder meer om de mogelijkheden om met niet-infrastructurele maatregelen het reisgedrag te beïnvloeden. Het KiM bouwt daarbij voort op de [factsheets](#) over de effecten van niet-infrastructurele maatregelen die het KiM in 2024 heeft samengesteld. Hieronder vallen ook het mede begeleiden van een onderzoek dat het team Spreiden en Mijden van IenW wil uitzetten naar het maatschappelijk nut van spreiden en mijden en de KiM bijdrage aan de ronde

tafel over gedragsmaatregelen binnen IenW. Verder zit de directeur van het KiM de voor spits spreiden opgerichte wetenschappelijke klankbordgroep voor.



### **Mobiliteitshubs (MB2415)**

Hubs kunnen een rol spelen in het stimuleren van het gebruik van ov en fiets in het algemeen en van multimodale verplaatsingen in het bijzonder. Het KiM heeft in het verleden [onderzoek](#) gedaan naar het concept mobiliteitshub, de verschillende vormen van hubs, mogelijke bijdragen van hubs aan beleidsdoelen en de mogelijkheden voor de overheid om de ontwikkeling en gebruik van hubs te stimuleren. In dit project brengt het KiM kennis in bij de verdere beleidsontwikkeling rond hubs voor personenvervoer, onder andere op basis van de eerder gepubliceerde studie.



### **Internationaal personenvervoer (MB2210)**

Het KiM levert kennis op het gebied van internationaal personenvervoer. Het KiM maakt hierbij onder andere gebruik van de in 2023 door het KiM uitgebrachte [studie](#) over de substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor.



### **Mobiliteits- en bereikbaarheidsarmoede (MB2107)**

IenW heeft in de afgelopen jaren aandacht geschonken aan het onderwerp mobiliteitsarmoede. Er is sprake van mobiliteits- of bereikbaarheidsarmoede als mensen verminderd participeren in de maatschappij als gevolg van beperkte mobiliteitsmogelijkheden. Oorzaken en daarom ook oplossingen voor bereikbaarheidsarmoede kunnen ook buiten het mobiliteitssysteem liggen, bijvoorbeeld een andere geografische verdeling van voorzieningen en werklocaties.

Het KiM brengt kennis in over dit thema, onder andere op basis van onderzoek dat het KiM eerder verrichtte. Hierbij worden ook de resultaten van het uit te voeren onderzoek naar betaalbaarheid (zie MB2602) meegenomen.



### **Deelmobiliteit (MB2509)**

IenW zet, samen met gemeenten, regio's en provincies, in op het stimuleren van deelmobiliteit. Dit gebeurt in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Natuurlijk! Deelmobiliteit (N!D). Onderdeel van dit programma is kennisontwikkeling, onder meer over het huidige en toekomstige gebruik van deelmobiliteit en de instrumenten die overheden kunnen inzetten om deelmobiliteit te stimuleren. Het KiM levert kennisbijdragen, onder andere op basis van het [onderzoek](#) dat KiM eerder verrichtte op dit terrein.



### **Autoluwe steden: groeiend autobezit en latente vraag (DG2601)**

Het aantal auto's in Nederland blijft groeien, maar de auto krijgt in een toenemend aantal steden niet (meer) alle ruimte. Veel steden zijn bezig met het implementeren van autoluwe maatregelen. Het is de vraag in hoeverre dit mensen in autoafhankelijke gebieden raakt, wanneer zij autoluwe stadswijken willen bezoeken. Het KiM zoekt uit voor hoeveel mensen dit geldt, wat hun profiel is, en wat voor hen de consequenties zijn. Kunnen deze mensen probleemloos hun bestemming veranderen, of raken zij hun toegang tot essentiële voorzieningen of banen kwijt?

Ook onderzoekt het KiM in dit project hoeveel Nederlanders bereid zijn om autoluw te wonen en of de autoluwe woningen beschikbaar zijn (latente vraag). Op basis hiervan kan IenW in overleg met andere departementen en overheden bepalen of autoluwe woningbouw verder opgeschaald kan worden, om zo de mobiliteitstransitie te versnellen en verschillende IenW-doelen (emissies, veiligheid, gezondheid) sneller te behalen.



### **Duurzame bereikbaarheid van bedrijventerreinen (DG2514)**

In deze studie onderzoekt het KiM hoe bedrijventerreinen ontsloten zijn en wat de relatie is met de bedrijfs- en ruimtelijke kenmerken. In hoeverre is een bedrijfsterrein bereikbaar met een duurzame vervoerswijze, zoals ov,

collectief vervoer of de fiets? Sluit die ontsluiting aan bij de werktijden van de bedrijven op het bedrijventerrein? Wat zijn de ervaringen en afwegingen van de stakeholders? Dit onderzoek helpt ook bij vraagstukken rondom spits-spreiden (zie MB2410). In deze studie worden casussen onderzocht en worden succes- en faalfactoren in beeld gebracht.



### **Systematische evaluatie van CO<sub>2</sub>-maatregelen op gemeentelijk niveau (DG2607)**

Er is nog geen generieke systematiek voor het ex-ante evalueren van maatregelen die gemeenten kunnen nemen om CO<sub>2</sub>-emissies in mobiliteit te reduceren. Dit is van belang omdat gemeenten al vaak CO<sub>2</sub>-doelen hebben en dit ook belangrijker gaat worden in het kader van de EU Sustainable Mobility Plans. Deze worden verplicht voor TEN-T steden vanaf 2027. Het KiM ondersteunt lenW met KaT om te komen tot een praktisch haalbare systematiek. Hierbij is databeschikbaarheid essentieel.



### **Actualisatie van TIGRIS XL (DG2610)**

Tigris XL is een Land Use Transport Interaction (LUTI) model: het modelleert de ontwikkeling van de ruimtelijke spreiding van bevolking en banen, van bereikbaarheid en mobiliteit in hun onderlinge samenhang. In 2026 wordt TIGRIS XL geactualiseerd. Het KiM levert KaT bij sessies in dit traject en brengt daarbij kennis in uit een lopende studie naar pendelstromen.



### **Inbreng lenW in de Nota Ruimte (DG2515)**

Na december 2025 startte het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) met het verwerken van de publieke inspraak op de Ontwerp-Nota Ruimte. Daarna kan de definitieve Nota Ruimte worden vastgesteld en zal VRO samen met andere betrokken ministeries en overheden een uitvoeringsagenda opstellen. lenW draagt bij aan de Nota Ruimte en de uitvoeringsagenda, omdat ruimtelijke ordening in sterke mate de mobiliteit beïnvloedt en andersom.

Het KiM zal onder andere bestaande kennis inbrengen bij de uitwerking van de vijf ontwikkelingsstrategieën voor wonen, werken en bereikbaarheid (VISTA: Versterken, Initiëren, Stimuleren, Transformeren, Accommoderen) voor verschillende gebieden en van de relatie tussen ruimtelijke ordening en het goederenvervoer. Ook zal het KiM reflecteren op de relatie tussen de Ontwerp-Nota Ruimte en het Rapport Wennink over investeringen in het verdienvermogen en de strategische relevantie van Nederland.



### **Woningbouwopgave (DG2513)**

Het kabinet heeft besloten om 100.000 nieuwe woningen per jaar te willen realiseren. lenW draagt hieraan bij door te zorgen voor een goede ontsluiting van de woningbouwlocaties en expertise in te brengen op het gebied van mobiliteit in het planningsproces. Het KiM levert KaT over de bereikbaarheid van de nieuwe woningbouwlocaties en door onderdeel uit te maken van het WoMo expertiseteam. Het expertiseteam helpt gemeenten met vragen over mobiliteit in relatie tot de woningbouwopgave.





### **De relatie tussen keuzes in woongenot en reizen (ER2601)**

De relatie tussen keuzes in woongenot en reizen vergt een nadere verkenning vanwege het belang voor de ruimtelijke spreiding van wonen en werken. De dagelijkse reis naar werk kost tijd en geld. Maar hoe meer reistijd mensen accepteren, hoe meer keuze in betaalbare of mooiere woningen. Dit onderzoek bestaat uit een methodisch en een toegepast gedeelte.

Methodisch gedeelte:

- Wat zijn de werkelijke preferenties van de burger in de afruil tussen reistijd en woongenot? Lange reistijd lijkt minder bezwaarlijk te zijn, althans velen accepteren het. Is dat omdat het niet mogelijk is om dichterbij werk betaalbaar te wonen of zit hier een verschuiving in prioriteiten achter? Bijvoorbeeld dat het niet erg is om langer in de trein te zitten, omdat je andere dingen kunt doen? Kortom: wat willen burgers nu echt en wat is leidend: de schaarste aan aantrekkelijke woningen of de afgenomen 'moeite' van reizen?
- Wat is de invloed van de toegenomen mogelijkheden van thuiswerken op de preferenties van de burger? Na corona is er weer een tendens om meer op kantoor te zijn. Tegelijkertijd biedt thuiswerken blijvend de mogelijkheid om verder weg van werk wonen. Wat mogen we in de toekomst verwachten van het fenomeen thuiswerken en wat zal de invloed hiervan zijn op de woon-werk afstand?

Toegepast gedeelte:

Dit gaat over de beleidsinvloed op de kosten van reizen via bijvoorbeeld fiscale regelingen. De aanpak van het KiM is dit voor de casus belastingvrije woon-werk reiskostenvergoeding nader uit te diepen. Het aanbrenge van wijzigingen in deze regeling zou invloed hebben op woon-werkafstanden en daarmee mogelijk ook op congestie en ook op de overheidsinkomsten. Het KiM onderzoekt de mogelijke effecten van het afschaffen van deze regeling. Hierin neemt het KiM de vraag mee of de effecten van afschaffing of aanpassing in de huidige

tijd groter of kleiner is geworden dan vroeger, aangezien werknemers nu meer thuiswerken, de (rand)stedelijke woningmarkt voor velen onbetaalbaar is en er nu meer tweeverdieners met gespecialiseerde banen zijn waarbij één van de partners wel ver moet reizen naar werk.



### **Overheidsrollen bij mobiliteitsbeleid (ER2602)**

Restricties in beschikbare budgetten nopen tot nadenken over effectief en efficiënt mobiliteitsbeleid. Hoe kan je als ministerie effectief blijven sturen op maatschappelijke thema's? In dit onderzoek bundelen we de beschikbare inzichten over overheidsrollen bij mobiliteitsbeleid. Ook een vergelijking tussen mobiliteitssectoren is voorzien. Gaan dezelfde principes van de rol van de overheid in gelijke mate op voor alle modaliteiten? Liggen bepaalde overheidsinstrumenten, bijvoorbeeld op het vlak van regulering, bij de ene mobiliteit meer voor de hand dan de andere?

Het KiM reflecteert op dit soort vragen, ontsluit de kennis over (verschuivingen in) overheidsrollen bij mobiliteitsbeleid en organiseert discussiesessies met beleid. Afhankelijk daarvan wordt het project verder ingevuld.



### **Ophogingsmethodiek van reistijdwaardering voor prognosejaren (ER2404)**

In 2023 zijn nieuwe reistijdwaarderingssyngesgetallen ontwikkeld voor het personen- en goederenvervoer. Voor het personenvervoer zijn er aanwijzingen dat de huidige ophogingsmethodiek voor prognosejaren te sterk corrigeert voor loonkostenontwikkelingen. Vandaar dat het noodzakelijk is om in overleg met CPB, PBL en RWS de ophogingsmethodiek voor de prognosejaren te heroverwegen.



### Evaluatie MIRT proces (ER2603)

In 2026 wordt het MIRT proces geëvalueerd en, afhankelijk van de resultaten van de evaluatie, waar nodig herzien. Met name voor de grote structuurversterkende projecten wordt gezien of het mogelijk is om de opstart en het tempo te verbeteren. Hierbij rekening houdend met de geldende spelregels, beschikbare financiële middelen, stikstofproblematiek, beschikbare arbeidskrachten en de structurele manier van bekostigen. Het KiM levert kennis over afwegingskaders en bijbehorende instrumenten.



### Follow-up brede welvaart en mobiliteit (ER2201)

In 2021 publiceerde het KiM een [notitie](#) over brede welvaart en mobiliteit met verbetervoorstellen voor monitors en evaluatie-instrumenten. Sindsdien levert het KiM in dit kader een bijdrage aan het aanvullen van de monitor brede welvaart met zinvolle indicatoren en de uitwerking van verdelingseffecten in MKBA's van mobiliteitsinvesteringen. Daarnaast levert het KiM expertise bij onderzoeken van andere instituten op het vlak van brede welvaart. Ook denkt het KiM mee over de vraag hoe brede welvaart op een verantwoorde wijze in het reguliere lenW-beleid, in het monitoren en in de probleemanalyse van opgaven kan worden verwerkt.



### Bekostigingsvraagstukken (ER2302)

Bij vragen over alternatieve bekostiging van investeringsprojecten is het KiM beschikbaar om te sparren op basis van eerder uitgevoerd onderzoek. Bijvoorbeeld: Wat zijn de opties om andere partijen te betrekken bij de bekostiging? Wat betekent alternatieve bekostiging voor de prioritering van projecten? Hoe hebben andere landen de bekostiging van investeringen in mobiliteit georganiseerd? Wat betekent dit voor de rol van de overheid?



### Het belang van mobiliteit in grensregio's (ER2506)

Analyses en prognoses stoppen vaak bij de grens, maar voor grensregio's is de regio aan de andere kant van de grens ook belangrijk. Dit geldt ook als het gaat over mobiliteit en bereikbaarheid. Het KiM doet vooronderzoek naar enerzijds de witte vlekken die er nog bestaan over alles wat grensregio's vanuit het perspectief van personenmobiliteit anders maakt. Anderzijds verkent het KiM de beleidsvragen die er leven over mobiliteit en grensgebieden, onder andere als vervolg op de visie 'Elke regio telt' en de strategie voor onderscheidende regionale ontwikkeling (VISTA) uit de Ontwerp-Nota Ruimte.

### 3. Directie Duurzame Mobiliteit

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Vergroening van reisgedrag	MB2305	A	KaT	
E-fiets gebruik door kinderen	MB2502	A	Vooronderzoek	
Ketenmobiliteit en de rol van de voetganger daarin	MB2505	A	Vooronderzoek	OVS
Betaalbaarheid van mobiliteit	MB2602	A	Onderzoek	ISM en MenG / OVS / WV
De potentie van de e-fiets	MB2609	A	Onderzoek	
Fietsfeiten	MB2610	A	Onderzoek	
De invloed van (de perceptie van) sociale veiligheid op mobiliteit en bereikbaarheid	MB2607	A	KaT + Onderzoek	OVS
Gezondheidseffecten van fietsen	DG2107	A	KaT	
Kennisinbreng actieve vervoerswijzen	MG1603	A	KaT	
Uitvoeringsagenda Fiets evalueren	MB2614	A	KaT	
Systematische evaluatie van CO <sub>2</sub> -maatregelen op gemeentelijk niveau	DG2607	B	KaT	ISM en MenG
Duurzaam goederenvervoer en hubs	DG2507	B	Onderzoek	
Externe kosten van productie EV's	DG2604	B	KaT	

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Effecten van verlenging brandstof-transitieverplichting naar 2040	DG2523	B	KaT	
EV's: Zijn we er klaar voor?	DG2602	B	Onderzoek	ISM en MenG
CO <sub>2</sub> -reductiemaatregelen voor mobiliteit in Europese landen: lessen voor Nederland	DG2603	B	Onderzoek	
Vervolg NPE	DG2221	B	KaT	
Visievorming klimaatdoelen duurzame mobiliteit	DG2510	B	KaT	
Hoe ga je om met niche-voertuigen in de CO <sub>2</sub> opgave?	DG2511	B	KaT	
Hervorming autobelastingen	ER2505	C	KaT	
Autobelastingen fase 2: effectverkenning voor maatregelen omtrent autobelastingen	ER2521	C	Onderzoek	



### Vergroening van reisgedrag (MB2305)

Onderdeel van het beleid van IenW is een programma gericht op de vergroening van het reisgedrag. Hierin heeft IenW aandacht voor zowel werkgerelateerde als recreatieve reizen. Het KiM levert kennisbijdragen aan dit traject en participeert in de begeleiding van extern uitbestede onderzoeken.



### E-fiets gebruik van kinderen (MB2502)

Het e-fietsgebruik is in de afgelopen jaren sterk gestegen. De e-fiets wint ook onder kinderen (en jongeren) sterk aan populariteit. In dit project onderzoekt het KiM hoe kinderen (en jongeren) de e-fiets gebruiken. Is het vooral een vervanging van de reguliere fiets of reizen ze hierdoor ook minder als autopassagier? Heeft het grotere gebruik van de e-fiets ook invloed op het autogebruik van de ouders en op het reisgedrag op latere leeftijd? Stappen jongeren door de e-fiets minder over van de fiets naar de bromfiets/scooter? In dit vooronderzoek besteedt het KiM tevens aandacht aan de mogelijkheden voor IenW om de vervoerswijzekeuze van kinderen en jongeren te beïnvloeden.



### Ketenmobiliteit en de rol van de voetganger daarin (MB2505)

In 2024 heeft het KiM een [onderzoek](#) uitgebracht naar de mogelijkheden om de modal shift van auto naar de combinatie fiets-ov te bevorderen. Bij verschillende beleidsdirecties van IenW leeft de vraag of ook de combinatie lopen-ov kan worden gestimuleerd om een bijdrage leveren aan het verminderen van de negatieve effecten van autogebruik. Zijn bijvoorbeeld de loopafstand tot (of vanaf) een halte of een station en de inrichting van de gebouwde omgeving een knelpunt om de combinatie lopen-ov te gebruiken? Wat zijn de mogelijkheden voor IenW om ketenmobiliteit via de combinatie lopen-ov te stimuleren? Een masterstudent doet in een afstudeerproject bij het KiM een eerste verkenning van dit onderwerp.



### Betaalbaarheid van mobiliteit (MB2602)

De betaalbaarheid van mobiliteit is beleidsmatig en politiek een actueel onderwerp. In 2024 heeft het KiM een [onderzoek](#) uitgebracht over de betaalbaarheid van mobiliteit voor de reiziger en de mogelijkheden voor IenW om de betaalbaarheid te beïnvloeden. Het KiM benaderde 'betaalbaarheid' in dat onderzoek via:

- de prijsontwikkeling van de kosten van het gebruik van verschillende vervoermiddelen,
- de uitgaven van huishoudens aan mobiliteit en
- (de perceptie van) betaalbaarheidsproblemen.

In dit project werkt het KiM de betaalbaarheid voor de reiziger verder uit. Om een beeld te krijgen van de betaalbaarheid van het mobiliteitssysteem als geheel, doet het KiM dit voor het ov, de auto en de fiets. Het KiM analyseert ontwikkelingen in de betaalbaarheid en de gevolgen daarvan voor reisgedrag en vervoerswijzekeuze. Wat betekent bijvoorbeeld het steeds duurder worden van de e-fiets? In hoeverre beïnvloedt (de perceptie van) de betaalbaarheid van de auto en het ov de verhouding in het gebruik van beide modaliteiten?

Het KiM onderzoekt ook maatregelen die de overheid kan nemen om de betaalbaarheid te beïnvloeden. Hier ligt ook het verband met de betaalbaarheid van mobiliteit voor de overheid, hoewel dit niet de primaire focus van dit onderzoek is. Zo is er bijvoorbeeld een relatie tussen de ticketprijzen in het ov en de overheidsbijdragen aan het ov. Specifiek voor de auto is er een relatie met de lopende discussie over de toekomst van het systeem van autobelastingen en heffingen. Daarbij gaat het overigens niet alleen over de teruglopende overheidsinkomsten uit autobelastingen en heffingen (de zogenaamde 'grondslagerosie'), maar ook om de effecten van veranderingen in belastingen en heffingen voor de autogebruiker en voor bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.

Het KiM zal in dit project mogelijk samenwerking zoeken met andere onderzoeksinstituten. Ook zal het KiM gebruik maken van het lopende project dat het KiM samen met CBS, DOVA en NS uitvoert over de kosten van auto en ov (MB2214).



### De potentie van de e-fiets (MB2609)

Het KiM [onderzocht](#) in 2022 wat Nederlanders een acceptabele afstand en reistijd vinden om met een e-fiets af te leggen. Deze acceptabele reisafstand is van groot belang voor de mogelijkheden die de e-fiets biedt, bijvoorbeeld voor een woon-werkreis. In dit project onderzoekt het KiM of deze acceptabele afstand en reistijd in de loop van de tijd aan verandering onderhevig zijn. Ook gaat het KiM na of deze afstand en reistijd verschillen tussen (relatief) nieuwe gebruikersgroepen, zoals jongeren, en gebruikersgroepen die de e-fiets al langer gebruiken. Beleidsmatig is dit relevant voor de rol die de e-fiets kan spelen als alternatief voor onder andere het gebruik van de auto op bepaalde reisafstanden. Deze vraag raakt aan het vooronderzoek van het KiM naar het e-fietsgebruik door kinderen en jongeren (MB2502).



Foto: Ewout ter Hoeven



### Fietsfeiten (MB2610)

In 2026 zal het KiM een update van de publicatie '[Fietsfeiten](#)' publiceren. Hierin worden ook kaarten opgenomen die voorgesteld zijn in het vooronderzoek dat het KiM in 2025 heeft uitgevoerd naar de mogelijkheden om een 'Fietsatlas' uit te brengen. Onder andere het gebrek aan data maakt het uitbrengen van een 'Fietsatlas' nu nog niet opportuun, maar deels kan het opnemen van een aantal kaarten in de publicatie 'Fietsfeiten' wel in de gewenste informatie voorzien.



### De invloed van (de perceptie van) sociale veiligheid op mobiliteit en bereikbaarheid (MB2607)

Sociale veiligheid in het openbaar vervoer, maar ook bij andere vervoerswijzen, is de laatste tijd een veelbesproken onderwerp in de media en de politiek. In 2024 en 2025 heeft het KiM reeds met het MobiliteitsPanel Nederland (MPN) eerste inzichten verzameld over sociale onveiligheid bij het reizen met ov, fiets en te voet. In dit onderzoek probeert KiM meer grip te krijgen op hoe (de perceptie van) sociale veiligheid mobiliteitskeuzes beïnvloedt. Is er bijvoorbeeld een relatie vast te stellen met vervoerswijzekeuze, vervoersmiddelenbezit en reistijdstip? In hoeverre bestaat er een relatie tussen een slechtere perceptie van sociale veiligheid en een slechtere perceptie van bereikbaarheid? Wat is hierbij het handelingsperspectief voor IenW? Onderdeel van dit project is het leveren van kennis over sociale veiligheid voor het Programma Veilige Stations.



### Gezondheidseffecten van fietsen (DG2107)

IenW zet samen met andere partijen in op het stimuleren van de gezondheidseffecten van fietsen. Om dat te doen is meer inzicht nodig in de relatie tussen fietsen en gezondheid in het algemeen en de opbrengsten van fietsen voor werkgevers in het bijzonder. Het stimuleren van fietsen naar het werk door werknemers kan namelijk een effect hebben op ziekteverzuim, productiviteit en vitaliteit. Het RIVM onderzoekt de gezondheidseffecten van

fietsen en de meerwaarde van fietsen voor de werkgever. Het KiM levert input in de vorm van bij het KiM aanwezige kennis en neemt deel aan de begeleidingscommissie van dit onderzoek.



### **Kennisinbreng actieve vervoerswijzen (MG1603)**

Actieve vervoerswijzen (fietsen en lopen) hebben voor de bereikbaarheid op korte afstand een belangrijke rol in ons mobiliteitssysteem. Het KiM neemt deel aan diverse activiteiten met als doel het beleid gericht op fietsen en lopen met kennis te verrijken. Het gaat hierbij om kennisinbreng in het IenW-kernteam Actieve mobiliteit en in samenwerkingsverbanden zoals de Fietscommunity en het platform Ruimte voor lopen. Ook denkt het KiM mee bij de monitoring en evaluatie van de IenW-doelen op het gebied van fietsen en de maatschappelijke (kosten en) baten die dit oplevert.



### **Uitvoeringsagenda fiets evalueren (MB2614)**

In 2026 wil het Team Actieve Mobiliteit de IenW uitvoeringsagenda Fiets evalueren. Het KiM zal hieraan via KaT een bijdrage leveren.



### **Systematische evaluatie van CO<sub>2</sub>-maatregelen op gemeentelijk niveau (DG2607)**

Er is nog geen generieke systematiek voor het ex-ante evalueren van maatregelen die gemeenten kunnen nemen om CO<sub>2</sub>-emissies in mobiliteit te reduceren. Dit is van belang omdat gemeenten al vaak CO<sub>2</sub>-doelen hebben en dit ook belangrijker gaat worden in het kader van de EU Sustainable Mobility Plans. Deze worden verplicht voor TEN-T steden vanaf 2027. Het KiM ondersteunt IenW met KaT om te komen tot een praktisch haalbare systematiek. Hierbij is databeschikbaarheid essentieel.



### **Duurzaam goederenvervoer en hubs (DG2507)**

IenW krijgt vragen over de ontwikkeling van hubs voor stedelijke bevoorrading. IenW wil weten wat de randvoorwaarden zijn voor commercieel levensvatbare hubs die de duurzaamheid van goederenvervoer bevorderen. Tevens wil IenW weten welke rol deze hubs voor Licht Elektrische VrachtVoertuigen (LEVV's) kunnen spelen. Het KiM doet een literatuurstudie naar voorbeelden van hubs voor het goederenvervoer en hun impact op de duurzaamheid. Welke ontwikkelingen zijn er in Nederland en daarbuiten en wat valt daarvan te leren?



### **Externe kosten van productie EV's (DG2604)**

Het KiM heeft, als onderdeel van het [onderzoek](#) naar de externe kosten van binnenlandse voorbeeldreizen, een verkennende analyse gedaan naar de externe kosten van productie van elektrische auto's. Daaruit bleek dat deze kosten substantieel zijn en zelfs het milieuvoordeel teniet kunnen doen, met name door de toxiciteitsimpacten van de accuproductie. Geldt dit voor alle accutechnologieën, geldt dit ook voor andere elektrische voertuigen en helpt de huidige batterijstrategie hierbij? De bevindingen worden vergeleken met de kosten voor fossiele brandstof auto's. In een notitie verkent het KiM of een verdieping nodig is.



### **Effecten van verlenging brandstoftransitieverplichting naar 2040 (DG2523)**

De REDIII heeft doelstellingen voor 2030 voor inzet van hernieuwbare energie in mobiliteit in de EU. Dit wordt in Nederland vertaald naar een brandstoftransitieverplichting. Naar verwachting komt er ook EU-beleid voor hernieuwbare energie met doelen voor na 2030. IenW analyseert scenario's voor inzet van verschillende hernieuwbare energiedragers in de mobiliteitssectoren in de periode 2030-2040. Het KiM biedt ondersteuning met bestaande kennis.



### **EV's: zijn we er klaar voor? (DG2602)**

De elektrificatie van het Nederlandse wagenpark lijkt niet meer te stoppen, maar gaat de elektrificatie snel genoeg om de doelen te halen? Wat zijn, vanuit de huidige situatie, realistische scenario's voor de groei? En wat is de impact van een schaa sprong (bijvoorbeeld een vertienvoudiging) van het aantal EV's in Nederland? Hoe raakt dit de automotive- en wegtransportsector en welke vormen van bedrijvigheid zullen geleidelijk uitfaseren? Zijn er nog randvoorwaarden die moeten worden vervuld? Daarnaast belooft de batterij-industrie al enkele jaren disruptieve doorbraken binnen nu en vijf jaar, met name op het gebied van solid-state- en natrium-ijzerbatterijen. Wanneer deze doorbraken werkelijkheid worden, dan zal dat niet alleen invloed hebben op de snelheid waarmee EV's doorbreken in het wegverkeer (personen en vracht), maar ook op het energiesysteem.



### **CO<sub>2</sub>-reductiemaatregelen voor mobiliteit in Europese landen: lessen voor Nederland (DG2603)**

In dit onderzoek kijkt het KiM naar de keuzes die andere Europese landen maken wat betreft de energiemix/CO<sub>2</sub>-reductiemaatregelen voor de verschillende vervoerswijzen. Hierbij onderzoekt het KiM welke drijvende krachten hierachter zitten, zoals de rol van de eigen auto-industrie, beschikbaarheid van specifieke grondstoffen, rijpatronen en -afstanden en laadpuntendichtheid. Ook beschouwt het KiM hoe de energievraag voor mobiliteit zich in deze landen ontwikkelt, wat de rol is van elektrificatie en welke verschillende soorten brandstoffen een rol spelen. In dit onderzoek schetst het KiM de ontwikkelingen in enkele andere landen en brengt mobiliteit gerelateerde beleidsmaatregelen in beeld. Op basis hiervan geeft het KiM aan welke lessen hieruit te leren zijn voor Nederlands beleid.



### **Vervolg NPE (DG2221)**

Het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE) is in 2024 tot stand gekomen. Het KiM heeft bijgedragen aan de door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) ontwikkelde transitiekaarten voor duurzame mobiliteit voor het NPE. In 2026 wordt het NPE geactualiseerd. Het KiM levert hiervoor kennisbijdragen.



### **Visievorming klimaatdoelen duurzame mobiliteit (DG2510)**

Discussies over de haalbaarheid van de klimaatdoelen voor mobiliteit gaan vaak over de korte termijn. Er is echter bij de beleidsdirecties van IenW behoefte aan meer focus op de lange termijn, namelijk richting 2050. Gaat Nederland de doelstellingen halen en wat is er nog nodig aan kennis om nu eventueel extra beleid in gang te zetten om de doelstellingen te halen? Het KiM levert KaT bij de gedachtenvorming hierover.



### **Hoe ga je om met niche-voertuigen in de CO<sub>2</sub> opgave? (DG2511)**

Er zijn diverse typen voertuigen die niet onder het beleidsdomein van IenW vallen, maar die wel meetellen voor de CO<sub>2</sub>-reductieopgave van mobiliteit. Dit zijn zogeheten niche-voertuigen: landbouwvoertuigen, militaire voertuigen, bouwvoertuigen, etc. Kennis over deze voertuigen, als deze er al is, is versnipperd. Het KiM biedt KaT bij de vraag over het hoe en waarom van het verduurzamen van dit soort voertuigen.



### Hervorming autobelastingen (ER2505)

In de zomer van 2025 is een contourenbrief over de hervorming van de autobelastingen aan de Tweede Kamer verzonden. De ministeries van Financiën en IenW agenderen gezamenlijk de beleidsopgaven samenhangend met de autobelastingen. Hierbij wordt gezocht naar balans tussen vier toetsstenen:

- belastingopbrengsten,
- CO<sub>2</sub>-reductie,
- bereikbaarheid en
- betaalbaarheid.

Het KiM denkt in 2026 mee met aanvullende kennisvragen.



### Autobelastingen fase 2: Effectenverkenning voor maatregelen omtrent autobelastingen (ER2521)

Als vervolg op de [notitie](#) uit 2025 over de huidige autobelastingen en mogelijke opties om deze te hervormen, denkt het KiM na over mogelijkheden in een vroege fase van beleidsontwikkeling een effectindicatie van (wijzigingen) in maatregelen te kunnen geven. Het gaat hier dan bijvoorbeeld om de richting aan te geven van effecten van wijzigingen in de motorrijtuigenbelasting of het invoeren van een kilometerheffing op het wagenpark en het verkeersvolume. Dit is nadrukkelijk bedoeld als een eerste verkenning van effecten en niet ter vervanging van gedetailleerde effectberekeningen met bestaande prognosemodellen.



Foto: Floor Verheij

## 4. Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Betaalbaarheid van mobiliteit	MB2602	A	Onderzoek	ISM en MenG / DuMo / WVV
De invloed van (de perceptie van) sociale veiligheid op mobiliteit en bereikbaarheid	MB2607	A	KaT + Onderzoek	DuMo
Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT	ISM en MenG / LV
Herijking studentenreisproduct	MB2608	A	KaT	
De effecten van overstappen op de reizigersvraag	MB2513	A	Onderzoek	
Het ov-systeem op het platteland	MB2606	A	Onderzoek	
Kosten auto versus kosten openbaar vervoer	MB2214	A	KaT	
Ontwikkeling brede ov-monitor	MB2409	A	KaT	
Innovatie-agenda openbaar vervoer en spoor	MB2413	A	KaT	
Landelijk kortingsproduct ov	MB2515	A	KaT	
MKBA Spookknoop Eindhoven	ER2519	C	KaT	
MKBA Den Bosch station	ER2604	C	KaT	
Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer	ER2514	C	Vooronderzoek	LV / MZ

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Uitvoeringsagenda Toekomstvisie Spoorgoederenvervoer	ER2307	C	KaT	
Maatschappelijke effecten van stationsontwikkeling	ER2502	C	Onderzoek	
Lessen van marktwerking in andere netwerksectoren	ER2605	C	Onderzoek	
Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet	ER2229	C	KaT	
Financiële prikkels Betuweroute	ER2606	C	KaT	



### **Betaalbaarheid van mobiliteit (MB2602)**

De betaalbaarheid van mobiliteit is beleidsmatig en politiek een actueel onderwerp. In 2024 heeft het KiM een [onderzoek](#) uitgebracht over de betaalbaarheid van mobiliteit voor de reiziger en de mogelijkheden voor IenW om de betaalbaarheid te beïnvloeden. Het KiM benaderde ‘betaalbaarheid’ in dat onderzoek benaderd via:

- de prijsontwikkeling van de kosten van het gebruik van verschillende vervoermiddelen,
- de uitgaven van huishoudens aan mobiliteit en
- (de perceptie van) betaalbaarheidsproblemen.

In dit project werkt het KiM de betaalbaarheid voor de reiziger verder uit. Om een beeld te krijgen van de betaalbaarheid van het mobiliteitssysteem als geheel, doet het KiM dit voor het ov, de auto en de fiets. Het KiM analyseert ontwikkelingen in de betaalbaarheid en de gevolgen daarvan voor reisgedrag en vervoerswijzekeuze. Wat betekent bijvoorbeeld het steeds duurder worden van de e-fiets? In hoeverre beïnvloedt (de perceptie van) de betaalbaarheid van de auto en het ov de verhouding in het gebruik van beide modaliteiten?

Het KiM onderzoekt ook maatregelen die de overheid kan nemen om de betaalbaarheid te beïnvloeden. Hier ligt ook het verband met de betaalbaarheid van mobiliteit voor de overheid, hoewel dit niet de primaire focus van dit onderzoek is. Zo is er bijvoorbeeld een relatie tussen de ticketprijzen in het ov en de overheidsbijdragen aan het ov. Specifiek voor de auto is er een relatie met de lopende discussie over de toekomst van het systeem van autobelastingen en heffingen. Daarbij gaat het overigens niet alleen over de teruglopende overheidsinkomsten uit autobelastingen en heffingen (de zogenaamde ‘grondslagerosie’), maar ook om de effecten van veranderingen in belastingen en heffingen voor de autogebruiker en voor bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.

Het KiM zal in dit project mogelijk samenwerking zoeken met andere onderzoeksinstituten. Ook zal het KiM gebruik maken van het lopende project dat het KiM samen met CBS, DOVA en NS uitvoert over de kosten van auto en ov (MB2214).



### **De invloed van (de perceptie van) sociale veiligheid op mobiliteit en bereikbaarheid (MB2607)**

Sociale veiligheid in het openbaar vervoer, maar ook bij andere vervoerswijzen, is de laatste tijd een veelbesproken onderwerp in de media en de politiek. In 2024 en 2025 heeft het KiM reeds met het MobiliteitsPanel Nederland (MPN) eerste inzichten verzameld over sociale onveiligheid bij het reizen met ov, fiets en te voet. In dit onderzoek probeert KiM meer grip te krijgen op hoe (de perceptie van) sociale veiligheid mobiliteitskeuzes beïnvloedt. Is er bijvoorbeeld een relatie vast te stellen met vervoerswijzekeuze, vervoersmiddelenbezit en reistijdstop? In hoeverre bestaat er een relatie tussen een slechtere perceptie van sociale veiligheid en een slechtere perceptie van bereikbaarheid? Wat is hierbij het handelingsperspectief voor IenW? Onderdeel van dit project is het leveren van kennis over sociale veiligheid voor het Programma Veilige Stations.



### **Internationaal personenvervoer (MB2210)**

Het KiM levert kennis op het gebied van internationaal personenvervoer. Het KiM maakt hierbij onder andere gebruik van de in 2023 door het KiM uitgebrachte [studie](#) over de substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor.



### **Herijking studentenreisproduct (MB2608)**

Het KiM levert kennis bij de herijking van het studentenreisproduct. Het KiM doet dit onder andere op basis van het lopende onderzoek naar de mobiliteit van studenten en scholieren (MB2508).



Foto: Anne Durand



### De effecten van overstappen op de reizigersvraag (MB2513)

Overstappen is vaak een noodzakelijk element van reizen met openbaar vervoer. Als gevolg van mogelijke veranderingen in de marktordering op het spoor vanaf 2033, zou ook het aantal keren dat reizigers moeten overstappen, kunnen veranderen. Het KiM onderzoekt in dit project wat overstappen betekent voor de reizigersvraag. Wordt overstappen ervaren als een belemmering om te kiezen voor het ov, of is dit (onder andere door goede overstapmogelijkheden) een minder belangrijke factor bij deze keuze? Het KiM zal dit doen op basis van bestaande literatuur (bijvoorbeeld over de zogenaamde ‘overstapweerstand’).



### Het ov-systeem op het platteland (MB2606)

Een belangrijke uitdaging voor IenW en regionale overheden in de komende jaren is het op peil houden van de vervoersmogelijkheden op het platteland, in het bijzonder voor diegenen die niet beschikken over privé-vervoermiddelen.

Het bedienen van alle kernen met ov is niet houdbaar gebleken. Dus zullen andere concepten nodig zijn, waaronder vraagafhankelijk vervoer. Het KiM verkent in dit project hoe mensen nu in hun verplaatsingsbehoefte voorzien en welke mogelijkheden er zijn tegen welke kosten om de vervoersmogelijkheden en daarmee de bereikbaarheid van voorzieningen, op peil te houden. Een onderdeel van deze verkenning is hoe IenW concepten zoals vraagafhankelijk vervoer in het ov-systeem kan verwerken. Het KiM bouwt hierbij voort op de resultaten van het [onderzoek](#) naar vraagafhankelijk ov.



### Kosten auto versus kosten openbaar vervoer (MB2214)

De variabele kosten van een reis zijn een belangrijke factor voor reizigers bij hun keuze tussen ov en auto. Maar de kosten van het ov voor de gebruiker zijn bij de overheid minder goed in beeld sinds de afschaffing van de strippenkaart en de steeds grotere tariefdifferentiatie in het ov. Autobezitters hebben ook niet altijd scherp in beeld wat het gebruik van een auto eigenlijk kost. Het KiM werkt samen met het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en DOVA (samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten) om de ontwikkeling van deze kosten inzichtelijker te maken. Dit onderzoek draagt bij aan het bredere onderzoek over betaalbaarheid (MB2602).



### Ontwikkeling brede ov-monitor (MB2409)

De directie Openbaar Vervoer en Spoor werkt samen met andere partijen aan de ontwikkeling van een brede ov-monitor. Het KiM denkt mee over doelgroepen, indicatoren en data. Het KiM brengt hierin ook zijn eigen informatiebehoefte op het terrein van ov in.



### Innovatie-agenda openbaar vervoer en spoor (MB2413)

Het KiM levert via KaT een bijdrage aan de innovatie-agenda op het gebied van openbaar vervoer. KiM wordt onder andere betrokken bij de op te stellen SWOT-analyse en de te hanteren innovatiemethodiek.



### **Landelijk kortingsproduct ov (MB2515)**

Mogelijk komt een landelijk kortingsproduct voor ov, al dan niet voor specifieke doelgroepen, in 2026 weer op de politieke agenda. In dat geval zal KiM via KaT een bijdrage leveren aan verkenningen hierover.



### **MKBA Spookknoop Eindhoven (ER2519)**

Bij de Spookknoop Eindhoven spelen twee MIRT-projecten: de multimodale knoop (busstation en stationshal) en de spookknoop. Bij de twee deelprojecten kijkt KiM mee met de opdrachtschrijving en concept-rapportages van de MKBA.



### **MKBA Den Bosch station (ER2604)**

KiM kijkt mee met de opdrachtschrijving en concept-rapportage van de MKBA.



### **Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer (ER2514)**

Het KiM maakt gebruik van elasticiteiten om snelle berekeningen te kunnen maken van de effecten van bijvoorbeeld een verandering in brandstofprijis, de ticketprijs of de kwaliteit van de dienstregeling op het mobiliteitsgedrag. Een elasticiteit laat zien in welke mate de mobiliteitsvraag verandert als gevolg van de verandering van de prijs of kwaliteit van een mobiliteitsoptie. Na de eerder uitgevoerde [analyse](#) van elasticiteiten voor het binnenlandse personenvervoer kijkt het KiM nu in een vooronderzoek naar de kwaliteit van de elasticiteiten van de luchtvaart en van het goederenvervoer, en bekijkt het KiM welke onderzoeksmogelijkheden er zijn om zo nodig de elasticiteiten te actualiseren.



### **Uitvoeringsagenda Toekomstvisie spoorgoederenvervoer (ER2307)**

In 2025 bracht IenW de Toekomstvisie spoorgoederenvervoer 2050 uit. De visie geeft een toekomstbeeld over het spoorgoederenvervoer richting 2050 dat bijdraagt aan de leveringszekerheid van goederen, de (internationale) bereikbaarheid en militaire slagkracht. Voor de uitwerking van uitgangspunten en ambities wordt periodiek een uitvoeringsagenda opgesteld, te beginnen met de periode 2026-2030. Het KiM is beschikbaar om hierop te klankborden over vraagstukken die relateren aan onder meer de rol van de overheid, marktconcentratie in relatie tot innovatie, de belangen van burgers en aan het eerder door het KiM uitgevoerde [onderzoek](#) naar maatschappelijke effecten van spoorgoederenvervoer



### **Maatschappelijke effecten van stationsontwikkeling (ER2502)**

Bij het aantrekkelijker maken van de trein, denken we meestal aan snellere verbindingen en minder overstappen. Maar gedurende een reis van A naar B spenderen mensen een deel van hun tijd niet in de trein, maar in het station. Ook deze op een stationslocatie doorgebrachte tijd kan veraangenaamd worden. Maar de effecten daarvan op het treingebruik zijn onduidelijk. Hetzelfde geldt voor de effecten van stationskwaliteit op andere gebruikers dan reizigers, zoals bezoekers of passanten.

Aanpalend daaraan kan een aangenaam station een magneet zijn voor andere activiteiten in de omgeving, zoals wonen, werken of recreëren. De vraag is dus niet alleen welke effecten investeringen in stationskwaliteit hebben op het gedrag van reizigers, maar ook op maatschappelijke aspecten in de stations-omgeving. Aan de hand van een verkennend literatuuronderzoek bundelt het KiM de beschikbare kennis, benoemt het de witte vlekken en formuleert handelingsperspectieven.



Foto: Iris Roeleven



### **Lessen van marktwerking in andere netwerksectoren (ER2605).**

In vervolg op de eerdere [studie](#) naar marktordening op het spoor, reflecteert KiM op lessen van marktwerking in andere netwerksectoren buiten het ov, op basis van bestaand onderzoek in andere sectoren. Het gaat daarbij onder andere over aandachtspunten in de transitiefase naar een markt met meer concurrentie. Wat zijn aandachtspunten, wat werkt wel en wat werkt niet? En als de transitie is voltooid, is er iets bekend over effecten op de gebruiker van de netwerkdienst?



### **Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet (ER2229)**

Voor de concessieperiode van 2025 tot en met 2033 is het vervoer op het Hoofdrailnet onderhands gegund aan NS op basis van een overgangsbepaling. De toekomstige marktordening op het Hoofdrailnet vanaf 2034 is nog onbekend en vraagt de komende jaren veel voorbereiding, onder andere door het uitvoeren van onderzoek gericht op het maken van toekomstscenario's en een marktanalyse. Het KiM levert inhoudelijke expertise in een klankbordgroep en in de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen.



### **Financiële prikkels Betuweroute (ER2606)**

Bij het commissiedebat Spoor (mei 2025) is een toezegging gedaan aan de Tweede Kamer om te verkennen of met prijsprikkels het gebruik van de Betuweroute kan worden bevorderd. Daarbij spelen modaliteitskeuze en routekeuze (gevaarlijke stoffen) een rol. Het KiM denkt mee met uitbesteed kwalitatief onderzoek om een antwoord op deze vraag te krijgen en met de vraag of deze inschattingen ook meer kwantitatief zijn te maken.

## 5. Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid en Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
De integrale effecten op maatschappelijke doelen van multimodale maatregelen in een regio	MB2613	A	KaT	ISM en MenG
Betaalbaarheid van mobiliteit	MB2602	A	Onderzoek	ISM en MenG / DuMo / OVS
Effecten maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag	MB2522	A	Onderzoek	ISM en MenG
Toekomstvisie automobilititeit	MB2015	A	KaT	
Vervolg Atlas van de auto	MB2518	A	Vooronderzoek	
Ontwikkelingen in geautomatiseerd vervoer en de effecten op beleidsdoelstellingen	MB2517	A	Onderzoek + KaT	
Zakelijke leaseauto's en effectiviteit van overheidsbeleid	MB2611	A	Onderzoek	
Modal shift naar de weg	MB2612	A	Onderzoek	OVS
Monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	A	KaT	

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
De ontwikkeling van de koplopersaanpak ITS	MB2615	A	KaT	
Weerbaarheid wegen	ER2607	C	KaT	
Prioriteiten instandhouding infrastructuur	ER2608	C	Vooronderzoek	MZ
Evaluatie tachograafvrijstelling elektrische bedrijfsvoertuigen	ER2504	C	KaT	
Evaluatie programma vrachtwagenheffing	ER2311	C	KaT	
Autobelastingen fase 2: effectverkenning voor maatregelen omtrent autobelastingen	ER2521	C	Onderzoek	DuMo



### De integrale effecten op maatschappelijke doelen van multimodale maatregelen in een regio (MB2613)

Binnen het Toekomstperspectief HWN (Hoofdwegennet) is een multimodale insteek van belang. Dan gaat het bij personenvervoer met name om het bevorderen van ketenreizen en het bieden van alternatieven voor de auto (al dan niet met overstap), zoals openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsen. Er is al het nodige bekend over de effecten van maatregelen, zoals corridorhubs en Bus Rapid Transit, op maatschappelijke doelen. Het is nog niet bekend welk integraal effect een combinatie van maatregelen (zowel van het Rijk als van andere overheden) heeft in de context van de ontwikkelingen in een bepaalde regio. Het KiM levert kennis bij het formuleren van de vraagstelling voor een door een consultant uit te voeren analyse.



### Betaalbaarheid van mobiliteit (MB2602)

De betaalbaarheid van mobiliteit is beleidsmatig en politiek een actueel onderwerp. In 2024 heeft het KiM een [onderzoek](#) uitgebracht over de betaalbaarheid van mobiliteit voor de reiziger en de mogelijkheden voor IenW om de betaalbaarheid te beïnvloeden. Het KiM benaderde ‘betaalbaarheid’ in dat onderzoek via:

- de prijsontwikkeling van de kosten van het gebruik van verschillende vervoermiddelen,
- de uitgaven van huishoudens aan mobiliteit en
- (de perceptie van) betaalbaarheidsproblemen.

In dit project werkt het KiM de betaalbaarheid voor de reiziger verder uit. Om een beeld te krijgen van de betaalbaarheid van het mobiliteitssysteem als geheel, doet het KiM dit voor het ov, de auto en de fiets. Het KiM analyseert ontwikkelingen in de betaalbaarheid en de gevolgen daarvan voor reisgedrag en vervoerswijzekeuze. Wat betekent bijvoorbeeld het steeds duurder worden

van de e-fiets? In hoeverre beïnvloedt (de perceptie van) de betaalbaarheid van de auto en het ov de verhouding in het gebruik van beide modaliteiten?

Het KiM onderzoekt ook maatregelen die de overheid kan nemen om de betaalbaarheid te beïnvloeden. Hier ligt ook het verband met de betaalbaarheid van mobiliteit voor de overheid, hoewel dit niet de primaire focus van dit onderzoek is. Zo is er bijvoorbeeld een relatie tussen de ticketprijzen in het ov en de overheidsbijdragen aan het ov. Specifiek voor de auto is er een relatie met de lopende discussie over de toekomst van het systeem van autobelastingen en heffingen. Daarbij gaat het overigens niet alleen over de teruglopende overheidsinkomsten uit autobelastingen en heffingen (de zogenaamde ‘grondslagerosie’), maar ook om de effecten van veranderingen in belastingen en heffingen voor de autogebruiker en voor bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.

Het KiM zal in dit project mogelijk samenwerking zoeken met andere onderzoeksinstellingen. Ook zal het KiM gebruik maken van het lopende project dat het KiM samen met CBS, DOVA en NS uitvoert over de kosten van auto en ov (MB2214).



### Effecten maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag (MB2522)

In 2024 heeft IenW in de vorm van [factsheets](#) bestaande kennis verzameld over de effecten van verschillende typen maatregelen op doorstroming en bereikbaarheid. Deze factsheets zijn een handig naslagwerk voor beleidsmakers en politici, die snel iets willen weten over de effecten van maatregelen. Het KiM werkt aan een update en een verdieping op onderdelen van deze factsheets.



### **Toekomstvisie automobilititeit (MB2015)**

In 2023 heeft IenW een Ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobilititeit gepubliceerd. In 2024 heeft IenW de voortgang hiervan gerapporteerd aan de Tweede Kamer. In het verlengde hiervan presenteerde IenW in 2025 de Actieagenda Auto. Het KiM brengt kennis in bij de uitwerking de verschillende onderdelen van deze Actieagenda.



### **Vervolg Atlas van de auto (MB2518)**

In 2024 heeft het KiM de digitale [Atlas van de auto](#) uitgebracht. Het gebruik van deze Atlas roept bij de beleidsdirecties van IenW vervolgvragen op, bijvoorbeeld over het handelingsperspectief van de overheid rond de verschillen in de rol van de auto in verschillende gebieden en over de kansrijkheid van de deelauto in verschillende gebieden. Het KiM denkt in de vorm van KaT mee over de antwoorden op deze vragen. Verder verkent het KiM in hoeverre een verdieping van de Atlas mogelijk is. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het inzoomen op bepaalde doelgroepen en typen auto's. Het KiM kan daarna besluiten om een verdieping en update van de Atlas te maken.



### **Ontwikkelingen in geautomatiseerd vervoer en de effecten op beleidsdoelstellingen (MB2517)**

In dit project onderzoekt het KiM de ontwikkelingen omtrent geautomatiseerde voertuigen en de effecten daarvan op de beleidsdoelstellingen van IenW. Geautomatiseerde voertuigen zijn er in verschillende gradaties; in dit project wordt er ingezoomd op vormen waarbij er (tijdelijk) geen bestuurder meer nodig is. Dit kan gevolgen hebben voor het reis- en weggedrag en zodoende de doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid beïnvloeden. Het KiM brengt deze mogelijke gevolgen in kaart. De focus van dit onderzoek is een situatie waarin zowel geautomatiseerde voertuigen als handmatig bestuurd voertuigen rondrijden. Het KiM maakt in deze studie onderscheid tussen verschillende wegmodaliteiten (zoals robottaxi, zelfrijdende personen-

auto's, zelfrijdende bussen en hub-to-hub goederenvervoer) en bouwt in dit onderzoek voort op eerdere publicaties uit 2015 en 2017 ('[Chauffeur aan het stuur?](#)' respectievelijk '[Paden naar een zelfrijdende toekomst](#)'). Daarnaast denkt het KiM mee over de pilots van geautomatiseerd vervoer die worden opgezet door IenW.



### **Zakelijke leaseauto's en de effectiviteit van overheidsbeleid (MB2611)**

Bedrijfsmatige en private leaseauto's vormen bij elkaar 12% van het totale rijdend personenautopark in Nederland. Rijders van leaseauto's maken vermoedelijk andere mobiliteitskeuzes, omdat zij alleen een bijtelling voor privégebruik hebben en, afhankelijk van de voorwaarden van de werkgever, vaak een onbeperkt aantal kilometers met hun leaseauto's mogen rijden. De rol van zakelijke leaseauto's is daarom relevant voor de effectiviteit van overheidsbeleid op het vlak van autobelastingen en zeker ook voor het bereiken van doelstellingen op het gebied van congestie en duurzaamheid.

In dit project onderzoekt het KiM in hoeverre het mobiliteitsgedrag van lease-rijders anders is dan dat van de particuliere autobezitter. Ook analyseert het KiM hoe belangrijk dit deel van het wagenpark is voor de beoogde energietransitie. Een groot deel van de nieuw aangekochte leaseauto's is volledig elektrisch. Daarmee heeft de leasebranche grote impact op het wagenpark en de toekomstige tweedehands markt. Het KiM maakt hierbij gebruik van lopend onderzoek naar autobelastingen (ER2521) en eerder [onderzoek](#) naar de tweedehands markt voor elektrische auto's.



Foto: Floor Verheij



### Modal shift naar de weg (MB2612)

lenW heeft de indruk dat mensen steeds vaker kiezen voor de auto in plaats van andere modaliteiten. Dit heeft negatieve gevolgen voor duurzaamheid, veiligheid en congestie. Hierop bijsturen is niet zo gemakkelijk, al leven er soms in de politiek en in de samenleving beelden dat bijvoorbeeld substitutie van auto naar trein erg kansrijk is. Uit eerder KiM [onderzoek](#) blijkt dat de switch naar de trein voor veel reizigers niet aantrekkelijk is, zelfs als tarieven concurrerend zijn. KiM maakt een handzaam kennisoverzicht van eerder onderzoek over dit onderwerp, zowel van KiM als van anderen. Naast een inzicht in de omvang van de modal shift gaat het kennisoverzicht in op de effectiviteit van gedragsmaatregelen.



### Monitor op het gebied van smart mobility (MB2115)

lenW heeft een monitor Smart Mobility ontwikkeld, gericht op ontwikkelingen in het gebruik van mobiliteitsdiensten (en deelmobiliteit) en de effecten hiervan. Doel van de monitor is zicht te houden op de ontwikkelingen van aanbod en gebruik en hoe de beleidsdoelstellingen door die ontwikkelingen beïnvloed worden. Het KiM denkt mee over de invulling, doorontwikkeling en

toepassing van deze monitor.



### Monitoring koplopersaanpak ITS (MB2615)

Onderdeel van de zogenaamde ‘koplopersaanpak’ is het monitoren van de kosten en baten die verbonden zijn aan het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM). Het KiM brengt hierbij kennis in.



### Weerbaarheid wegen (ER2607)

Het KiM denkt via KaT mee met eventuele vragen die raken aan weerbaarheidsvraagstukken rond de beschikbaarheid van het hoofdwegennet.



### Prioriteiten instandhouding infrastructuur (ER2608)

In toenemende mate geeft lenW prioriteit aan instandhouding boven aanleg van nieuwe infrastructuur. Rijkswaterstaat en Prorail concentreren zich nu op instandhoudingsprojecten. Het KiM zal bijdragen aan de kennisbasis gericht op de relatie tussen instandhouding enerzijds en beleidsambities en het optimaliseren van (brede) welvaart anderzijds. In een vooronderzoek verkent het KiM de mogelijkheden om hieraan een structurele bijdrage te leveren.



### Evaluatie tachograafvrijstelling elektrische bedrijfsvoertuigen (ER2504)

De vrijstelling van de tachograafplicht voor elektrische bedrijfsvoertuigen is voorgenomen. Daarbij is afgesproken een evaluatie van de effecten uit te voeren. Het KiM levert een bijdrage in de vorm van KaT.



### Evaluatie programma Vrachtwagenheffing (ER2311)

In 2026 start de vrachtwagenheffing. Het KiM denkt mee met de uitvoering van de evaluatie van de effecten van de heffing en van de terugsluis van de inkomsten.



## Autobelastingen fase 2: Effectenverkenning voor maatregelen omtrent autobelastingen (ER2521)

Als vervolg op de [notitie](#) uit 2025 over de huidige autobelastingen en mogelijke opties om deze te hervormen, denkt het KiM na over mogelijkheden in een vroege fase van beleidsontwikkeling een effectindicatie van (wijzigingen) in maatregelen te kunnen geven. Het gaat hier dan bijvoorbeeld om de richting aan te geven van effecten van wijzingen in de motorrijtuigenbelasting of het invoeren van een kilometerheffing op het wagenpark en het verkeersvolume. Dit is nadrukkelijk bedoeld als een eerste verkenning van effecten en niet ter vervanging van gedetailleerde effectberekeningen van bestaande prognosemodellen.



Foto: Floor Verheij

## 6. Directie Luchtvaartstrategie en Weerbaarheid, Directie Onbemande Luchtvaart, Luchtruim en Luchthavens en Programmadiirectie Omgeving Luchthaven Schiphol

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Het burgerperspectief op de luchtvaart in Nederland	MB2616	A	Onderzoek	
De ontwikkeling van de vliegafstanden	MB2617	A	Onderzoek	
Aeolus	B1014	A	KaT	
Kennisagenda luchtvaartbeleid	MB2419	A	KaT	
Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT	ISM en MenG / OVS
Roadmaps innovatiestrategie luchtvaart	DG2416	B	KaT	
Weerbaarheid luchtvaart	ER2609	C	KaT	
Economische effecten en luchthavenbesluiten regionale luchthavens	ER2104	C	KaT	
Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer	ER2514	C	Vooronderzoek	

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Follow-up onderzoeksagenda Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's	ER2221	C	KaT	OVS / MZ



### Het burgerperspectief op de luchtvaart in Nederland (MB2616)

In de publicatie van het KiM [De Vliegende Hollander](#) stond het reisgedrag van Nederlanders met het vliegtuig centraal. Hoe inwoners aankijken tegen de rol van de luchtvaart in Nederland en tegen het luchtvaartbeleid, bleef daarbij onderbelicht. In dit project analyseren we de houding, zienswijze en argumentatie van verschillende inwonergroepen, om zo een scherper beeld te krijgen van het burgerperspectief en de ontwikkeling daarin in de afgelopen jaren. Het KiM doet dit op basis van data uit eerder verricht onderzoek door Motivaction.



### De ontwikkeling van de vliegafstanden (MB2617)

In het Mobiliteitsbeeld en de Kerncijfers presenteert het KiM jaarlijks de met het vliegtuig afgelegde afstand door inwoners van Nederland. In 2024 vlogen we verder dan ooit tevoren, terwijl het aantal passagiers nog niet terug is op het niveau van voor de pandemie. Er lijkt dus sprake van een toename van de afstand per persoon. Deze toename zou samen kunnen hangen met een verschuiving van zakelijke naar vakantievluchten of met meer tussenstops (transfers) tijdens de reis. Het KiM onderzoekt in dit project de ontwikkeling van de vliegafstanden van Nederlanders. Dit is van belang gelet op de afstandsafhankelijke vliegbelasting die wordt ingevoerd. Het KiM bereidt met dit onderzoek tevens het instrumentarium voor om na invoering van de afstandsafhankelijke vliegbelasting het effect daarvan te kunnen duiden. Zo mogelijk relateert het KiM dit ook aan andere aspecten van de vliegreis, zoals het type toestellen waarmee wordt gevlogen.



### Aeolus (B1014)

Het KiM brengt kennis in bij het beheer en doorontwikkeling van het luchtvaartprognosemodel Aeolus en de toepassingen ervan.



### Kennisagenda luchtvaartbeleid (MB2419)

IenW heeft een kennisagenda opgesteld met de prioritaire kennisvragen op het gebied van luchtvaartbeleid voor de komende jaren. Het KiM denkt mee bij de invulling en update van deze agenda.



### Internationaal personenvervoer (MB2210)

Het KiM levert kennis op het gebied van internationaal personenvervoer. Het KiM maakt hierbij onder andere gebruik van de in 2023 door het KiM uitgebrachte [studie](#) over de substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor.



### **Roadmaps innovatiestrategie luchtvaart (DG2416)**

In 2023 publiceerde IenW de Innovatiestrategie van de luchtvaart om richting te geven aan technologische innovatie. Deze strategie komt samen in een overkoepelend programma, dat IenW en de Nederlandse luchtvaartsector gezamenlijk de komende decennia uitvoeren. In 2026 wordt gestart met een update van de innovatiestrategie die in 2027 gereed moet zijn. Het KiM is gevraagd om deel te nemen in de klankbordgroep om bestaande kennis in te brengen voor de evaluatie van de beleidsinitiatieven en de ontwikkeling van roadmaps.



### **Weerbaarheid luchtvaart (ER2609)**

Het KiM denkt via KaT mee met eventuele vragen die raken aan met name luchtvracht weerbaarheidsaspecten.



### **Economische effecten en luchthavenbesluiten regionale luchthavens (ER2104)**

Het Rijk neemt luchthavenbesluiten over de regionale luchthavens Groningen, Maastricht en Rotterdam en toetst daarbij de maatschappelijke en economische onderbouwing van het belang van de regionale luchthavens. Het KiM is beschikbaar voor vragen over de maatschappelijke en economische onderbouwingen die de regionale luchthavens hebben opgeleverd en opstellen. Dit geldt ook voor eventuele vervolgacties die uit de economische onderbouwingen voortvloeien. Ook vragen over maatschappelijke en economische onderbouwing die samenhangen met de eventuele heropening van Lelystad, worden in het kader van deze KaT opgepakt.



### **Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer (ER2514)**

Het KiM maakt gebruik van elasticiteiten om snelle berekeningen te kunnen maken van de effecten van bijvoorbeeld een verandering in brandstofprijs, de ticketprijs of de kwaliteit van de dienstregeling op het mobiliteitsgedrag. Een elasticiteit laat zien in welke mate de mobiliteitsvraag verandert als gevolg van de verandering van de prijs of kwaliteit van een mobiliteitsoptie. Na de eerder uitgevoerde [analyse](#) van elasticiteiten voor het binnenlandse personenvervoer, kijkt het KiM nu in een vooronderzoek naar de kwaliteit van de elasticiteiten van de luchtvaart en van het goederenvervoer en bekijkt het KiM welke onderzoeksmogelijkheden er zijn om zo nodig de elasticiteiten te actualiseren.



### **Follow-up onderzoeksagenda Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's (ER2221)**

Op verzoek van IenW biedt het KiM ondersteuning bij onderzoeken die in het kader van de onderzoeksagenda Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's zijn uitbesteed. Inmiddels zijn de meeste voorgenomen onderzoeken afgerond en ligt de vraag voor welke inzichten voor een eventuele aanpassing van de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's relevant zijn. Ook beantwoordt het KiM vragen die relateren aan de onderwerpen in de onderzoeksagenda, bijvoorbeeld over buffertijden in op- en overstap op luchthavens.

## 7. Directie Maritieme Zaken

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
In- uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	A	KaT	ISM en MenG / OVS / WVV
Beleidsagenda goederenvervoer	MB2321	A	KaT	
Geharmoniseerd en geïntegreerd goederenvervoerbestand	MB2520	A	KaT	
Kennisagenda Duurzame Scheepvaart	DG2608	B	KaT	
Monitoring Roadmap Brandstoftransitie	DG2606	B	KaT	DuMo
De Nederlandse vloot: duurzaamheidskenmerken en emplooi	DG2611 / ER2614	B/C	Onderzoek	
Renovatie sluiscomplex IJmuiden	ER2612	C	KaT	
Effecten loslaten woon-landbeginsel	ER2611	C	KaT	
Weerbaarheid maritiem	ER2610	C	KaT	
Visie vaarwegen	ER2613	C	KaT	
De gevolgen van laag water op binnenvaartafhankelijke ketens	ER2507	C	Onderzoek	
Veerkracht in het goederenvervoersysteem	ER2508	C	Onderzoek	

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Wat is de invloed van veranderende consumptie- en productiepatronen op (het belang van) goederenvervoer?	ER2509	C	Onderzoek	
Herijking Havennota en ontwikkelrichtingen Nederlandse zeehavens	ER2419	C	KaT	
Hands-on' modal shift programma goederenvervoer	ER2218	C	KaT	
Goederencorridorprogramma's	ER2317	C	KaT	OVS / WVV
Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer	ER2514	C	Vooronderzoek	OVS / LV



### **In-, uit- en doorvoerstatistiek (DM1717)**

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



### **Beleidsagenda Goederenvervoer (MB2321)**

IenW heeft een Beleidsagenda Goederenvervoer opgesteld. Het KiM levert kennisbijdragen aan de verdere uitwerking van deze beleidsagenda.



### **Geharmoniseerd en geïntegreerd goederenvervoerbestand (MB2520)**

Het CBS heeft de beschikking over bestanden met gegevens over de omvang en samenstelling van het goederenvervoer. Het KiM heeft (samen met RWS en de directie Maritieme Zaken) het CBS opdracht gegeven voor het leveren van een geharmoniseerd bestand met de gegevens over alle modaliteiten, zo mogelijk met uitsplitsingen naar goederensoort en regio. Dit bestand is nodig om de modal split voor Nederland, per regio of per goederenstroom te kunnen bepalen. In 2026 wordt de definitieve samenstelling van dit bestand vastgesteld en wordt de stap gemaakt naar de integratie van dit bestand met handelsdata en de data over brandstofconsumptie en uitstoot van stoffen.



### **Monitoring Roadmap Brandstoftransitie (DG2606)**

De Roadmap Brandstoftransitie in de zeevaart krijgt een vervolg. IenW zet in op het monitoren van de handelingsperspectieven en van de ontwikkeling van de brandstoftransitie. Samen met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) denkt het KiM mee over het monitoren van diverse aspecten, bijvoorbeeld aan de vraagzijde (schepen en brandstofvolumes), aanbodzijde (productie, import en infrastructuur alternatieve brandstoffen) en financieel (brandstofprijzen, operationele kosten, investeringskosten).



### **Kennisagenda Duurzame Scheepvaart (DG2608)**

IenW streeft naar een klimaatneutrale zeescheepvaart in 2050. Om die duurzame transitie te versnellen, richt Nederland zich op internationale afspraken over normen en beprijzing, gecombineerd met nationale stimulansen en ondersteuning van de sector. Kennisontwikkeling speelt daarbij een belangrijke rol. In een meerjarige kennisagenda werken Marin en TNO aan thema's rond brandstof- en infrastructuurbeschikbaarheid, aandrijftechnieken en broeikasgasemissiebesparing. Het KiM kijkt mee op de jaarplannen, onderzoeksvoorstellen en de tussentijdse resultaten.



Foto: Floor Verheij



### **De Nederlandse vloot: duurzaamheidskenmerken en emplooi (DG2611 / ER2614)**

Het KiM rondde eind 2025 een onderzoek af waarin statische vlootkenmerken (o.a. tonnage, bouwjaar, type schip) en een aantal kenmerken rond het vaarprofiel aan de hand van dynamische vlootgegevens (snelheid, afstand, vaargebied) zijn samengebracht. Dat onderzoek richtte zich op de kleine Nederlandse vloot (<400 GT). Dit uitgevoerde KiM-onderzoek is een startpunt voor andere relevante inzichten over de inzet van de rest van de Nederlandse vloot. Dit leidt tot twee nieuwe projecten, zowel over duurzaamheid als over economische aspecten:

- **De Nederlandse vloot: duurzaamheid.** Het onderzoek geeft onder meer inzicht in de decarbonisatie van de Nederlandse vloot. Dit kan gebruikt worden in de discussie over de herziening van IMO- en EU-regelgeving of bij de monitoring van de Roadmap Brandstoftransitie (zie DG2606).
- **De Nederlandse vloot: emplooi.** Een emplooianalyse van de Nederlandse vloot laat zien waar de Nederlandse vloot vaart. Inzichten in het emplooi van schepen kan IenW helpen bij vraagstukken over economische activiteit van de zeevaartvloot. Zo ontstaat op basis van dit onderzoek bijvoorbeeld een

beeld van de verbondenheid van de Nederlandse vloot met Nederlandse zeehavens en van relevante bestemmingen van de vloot, uitgesplitst naar scheepstype.



### **Renovatie sluiscomplex IJmuiden (ER2612)**

Ofwel de Noordersluis ofwel de Middensluis van het sluiscomplex IJmuiden moet gerenoveerd worden. Een belangrijk aspect in de afweging van de keuze is het verwachte aantal scheepsaanlopen voor de haven van Amsterdam. KiM denkt mee bij opgestelde prognoses en reflecteert op de aannames.



### **Effecten loslaten woon-land beginsel (ER2611)**

Het College voor de Rechten van de Mens oordeelde in 2025 dat Nederlandse reders Filipijnse en Indonesische zeevaarders discrimineren als het gaat om hun salaris. De reders beroepen zich echter op cao-afspraken waarin het zogenoemde woon-landbeginsel is opgenomen. Dat houdt in dat zeevarenden beloofd mogen worden op het loonniveau van hun land. KiM leest mee met uitbesteed onderzoek naar de effecten van het loslaten van het woon-landbeginsel en eventueel vervolgonderzoek.



### **Weerbaarheid maritiem (ER2610)**

Het KiM denkt via KaT mee met eventuele vragen die raken aan de weerbaarheid van havens, binnenvaart en zeevaart.



### **Visie vaarwegen (ER2613)**

IenW stelt een Visie op de Vaarwegen op, onder andere over de lange-termijnbeveerbaarheid vanaf 2050 en verder. KiM levert KaT over de maatschappelijke effecten van maatregelen.



### De gevolgen van laag water op binnenvaartafhankelijke ketens (ER2507)

De Nederlandse vaarwegen worden regelmatig geconfronteerd met (lange) periodes van laag water. Hierdoor kunnen binnenvaartschepen minder lading per reis meenemen, bepaalde routes niet meer bevaren en stijgen de transportkosten voor binnenvaartverladers. De gevolgen van laag water blijven echter mogelijk niet hiertoe beperkt. De binnenvaart vervoert o.a. goederen die gebruikt worden aan het begin van productieketens. Het is daarom denkbaar dat (langdurige) verstoringen in het binnenvaartvervoer door laag water leiden tot tekorten aan grondstoffen en goederen bij de ontvangende bedrijven van binnenvaartvervoer, die doorwerken in die ketens. Het doel van dit onderzoek is dan ook om meer zicht te krijgen op wat die gevolgen, de zogenaamde cascade-effecten, verderop in de keten kunnen zijn in Nederland.



### Veerkracht in het goederenvervoersysteem (ER2508)

Nu de kans op grootschalige verstoringen van de levering van goederen toeneemt, zoals door natuurrampen en geopolitieke ontwikkelingen, is er zowel nationaal als internationaal aandacht voor de veerkracht van het goederenvervoersysteem. Dit om ervoor te zorgen dat ook in crisissituaties geen tekorten ontstaan aan kritische goederen. In een vooronderzoek heeft het KiM reeds uitgezocht welke kennisvragen van beleid op dit punt relevant en onderzoekbaar zijn:

- Hoe kunnen investeringen in veerkracht worden meegewogen bij investeringsafwegingen, bijvoorbeeld in het kader van het mobiliteitsfonds?
- Hoe kunnen bedrijven in hun logistiek veerkrachtiger worden zodat de leveringszekerheid is geborgd en hoe kan IenW dit stimuleren?



### Wat is de invloed van veranderende consumptie- en productiepatronen op het (belang van) goederenvervoer? (ER2509)

De benodigde transities, waaronder energie en circulariteit, gaan op de lange termijn leiden tot belangrijke structuurveranderingen in de economie, in de goederenstromen en in de wijze waarop het goederenvervoer plaatsvindt. In een kort onderzoek reflecteert het KiM op bestaande studies die gaan over de invloed van trends rond productie en consumptie op het goederenvervoer. Het sluit hierbij onder andere aan op de WLO-scenario's uit 2025 en de KiM-studie naar het belang van 'Nederland Distributieland' (ER2414). Het KiM besteedt aandacht aan ontwikkelingen zoals re-nearshoring, economische ontwikkeling van Azië en Afrika, de vorming van mondiale machtsblokken en de arctische zeeroote. In het onderzoek wordt antwoord gegeven op de vragen:

- Hoe krijgen we met indicatoren over trends meer grip op de herschikking van de productie- en consumptieketen en de effecten hiervan op de vervoersvraag?
- Welke trends liggen binnen of buiten de invloedssfeer van het IenW-beleid?



### **Herijking Havennota en ontwikkelrichtingen voor Nederlandse zeehavens (ER2419)**

Met de Havennota 2.0 werkt IenW momenteel aan een actualisatie van de Havennota 2020-2030. Door het toenemende belang van duurzaamheid en geopolitieke ontwikkelingen is een scherper beeld nodig van de toekomstige waardecreatie van de Nederlandse zeehavens. Het KiM reflecteert op trends en ontwikkelingen, de toekomstige functie van zeehavens, de rol van de overheid bij een 'post-fossiele' haven en denkt mee met kennisvragen voor de Havennota 2.0.



### **'Hands on' modal shift programma goederenvervoer (ER2218)**

IenW heeft praktische belemmeringen en oplossingsrichtingen voor een modal shift van goederenvervoer van weg naar binnenschip (of spoor) geïnventariseerd. Deze zijn opgenomen in het lopende 'hands on' modal shift programma. Het KiM brengt kennis in. In 2026 neemt het KiM deel aan regulier overleg en aan de begeleiding, bijvoorbeeld van de evaluatie van het modal shift programma.



### **Goederencorridorprogramma's (ER2317)**

Opgaven ten aanzien van bereikbaarheid en duurzaamheid in de MIRT-programma's vragen om een integrale benadering van alle modaliteiten en samenwerking met andere overheden en private partijen. Zo ook in de MIRT-programma's en MIRT-onderzoeken voor de goederencorridors. Deze KaT bestaat uit ondersteuning met parate kennis van de goederencorridorprogramma's Zuidoost, Oost en Zuid en GNOE, de goederencorridor Noordoost Europa, onder andere door deelname in de wetenschappelijke begeleiding van deze programma's.



### **Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer (ER2514)**

Het KiM maakt gebruik van elasticiteiten om snelle berekeningen te kunnen maken van de effecten van bijvoorbeeld een verandering in brandstofprijs, de ticketprijs of de kwaliteit van de dienstregeling op het mobiliteitsgedrag. Een elasticiteit laat zien in welke mate de mobiliteitsvraag verandert als gevolg van de verandering van de prijs of kwaliteit van een mobiliteitsoptie. Na de eerder uitgevoerde [analyse](#) van elasticiteiten voor het binnenlandse personenvervoer kijkt het KiM nu in een vooronderzoek naar de kwaliteit van de elasticiteiten van de luchtvaart en van het goederenvervoer en bekijkt het KiM welke onderzoeksmogelijkheden er zijn om zo nodig de elasticiteiten te actualiseren.

## 8. Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Kennisbijdrage Behavioural Insights Team (BIT) van IenW	DG2319	B	KaT	
Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA	E712	C	KaT	OVS / WV / LV / MZ
Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	ER2121	C	KaT	OVS / WV / LV / MZ



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

BIT IenW is een netwerk van kennisinstellingen, gerenommeerde gedragswetenschappers en praktijkexperts op het gebied van gedrag met IenW als thuisbasis. Het KiM neemt deel aan de kennisuitwisseling binnen het kernteam, in het bijzonder over de relatie tussen gedrag en beleid. Het BIT draagt bij aan thema's als: circulaire economie, klimaatadaptatie en slimme & groene mobiliteit. Het KiM brengt hierbij kennis in.



### Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA (E712)

Het KiM draagt bij aan het borgen van de kwaliteit en consistentie van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Zo stelt het KiM informatie over de MKBA beschikbaar aan beleidsmedewerkers en levert het KiM bijdragen aan congressen, colleges en cursussen op dit terrein. Tevens voert het KiM het secretariaat van het interdepartementale kernteam MKBA waarin afstemming plaatsvindt over alle Rijksbrede aspecten (afgesproken procedures, rekenmethoden en te hanteren kengetallen) van de MKBA. Tot slot stemt het KiM af in het zogenoemde kengetallenoverleg met andere kennispartijen zoals RWS, PBL en CPB over de waarderingskengetallen die in een MKBA toegepast worden. In 2026 kijkt het KiM mee met de evaluatie van de nieuwe werkwijzer MKBA bij MIRT.



### Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording (ER2121)

Naast afstemming met directie FEZ over onder andere de systematiek van beleidsdoorlichtingen, neemt het KiM deel aan de in 2020 ingestelde IenW-brede Beleidskwaliteitscommissie.

## 9. Directoraat-Generaal Water en Bodem

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Klimaatbestendige netwerken	DG2609	B	KaT	WVV



### **Klimaatbestendige netwerken (DG2609)**

Bij klimaatbestendige netwerken draait het om de vraag in hoeverre verladers en reizigers andere modaliteiten kunnen gebruiken als één modaliteit uitvalt als gevolg van klimaatschade. Het gaat hierbij met andere woorden om 'systeemrobustheid'. Er loopt een onderzoek naar een systeemdynamisch model dat de interactie-effecten in beeld brengt. Het KiM levert hierbij KaT. Mogelijk leidt dit tot een vooronderzoek of onderzoek over deelaspecten of interacties.

# 10. Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Kennisinbreng voor Nederland in de UNECE Inland Transport Committee	DG2501	B	KaT	



## **Kennisinbreng voor Nederland in de UNECE Inland Transport Committee (DG2501)**

Nederland is voorzitter van de Working Party on Trends and Economics (WP5) van de UNECE Inland Transport Committee (ITC). ITC speelt een rol bij mondiale regelgeving op het gebied van mobiliteit, bijvoorbeeld bij standaarden voor spoorbreedte of laadinfrastructuur. ITC heeft een klimaatstrategie aangenomen, gebaseerd op het principe van avoid-shift-improve (+ adapt). Het KiM kan ondersteuning geven bij de implementatie van deze strategie, via bestaande kennis van het KiM en reflectie bieden op ingebrachte onderzoeken en documenten.

# 11. Projecten zonder directe vraagsteller of gericht op kennisontwikkeling

In dit hoofdstuk staan projecten die KiM op eigen initiatief uitvoert, omdat er geen directe vraagsteller bij de beleidsdirecties van IenW aanwezig is. Een voorbeeld is de publicatie Kerncijfers 2026. Ook staan in dit hoofdstuk projecten gericht op de kennisontwikkeling binnen het KiM. Een voorbeeld daarvan is de ontwikkeling en het gebruik van het Mobiliteitspanel Nederland.

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Kerncijfers 2026	MB2601	A	Onderzoek	
Maatwerkonderzoek met MPN	DM1702	A	Onderzoek	ISM en MenG
Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	A	Onderzoek	ISM en MenG
Modelontwikkeling	DM1106	A	KaT	ISM en MenG / MZ
Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODIN	DM1719	A	KaT	
Mogelijke effecten van Artificial Intelligence (AI) op de mobiliteit van de toekomst	DG2519	B	Vooronderzoek	ISM en MenG
Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer	ER2515	C	Onderzoek	OVS / WVW / MZ



## Kerncijfers 2026 (MB2601)

In de Kerncijfers 2026 presenteert het KiM de actuele gegevens over de ontwikkeling van de mobiliteit tot nu toe en de verwachtingen op de middellange termijn (tot 2031). Het KiM maakt hierbij onderscheid tussen modaliteiten in personen- en goederenvervoer. Ook besteedt het KiM aandacht aan de gevolgen van mobiliteit voor bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. Het KiM brengt eens in de twee jaar een Mobiliteitsbeeld uit. In de tussenliggende jaren verschijnt een beknopte versie: de Kerncijfers.



Foto: Ewout ter Hoeven



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

Het [Mobiliteitspanel Nederland](#) (MPN) is een longitudinaal panelonderzoek van het KiM. Het MPN is gericht op het verkrijgen van inzicht in de invloed van veranderingen in de omstandigheden van personen (bijvoorbeeld verandering in gezinssamenstelling, verhuizen), exogene ontwikkelingen (zoals de COVID-19 pandemie) en van beleidsmaatregelen gericht op mobiliteit. Deelnemers aan het panel vullen jaarlijks vragenlijsten en een driedaags mobiliteitsdagboekje in. In het najaar van 2026 wordt de veertiende meting (wave) uitgevoerd. Data uit het MPN zijn en worden in verschillende KiM-projecten gebruikt. Ook externe partijen in binnen- en buitenland gebruiken voor onderzoeksdoeleinden veelvuldig de MPN-data. De data zijn als open data beschikbaar gesteld via Survey Data Nederland.

Dit project betreft alle activiteiten voor het MPN vanaf het opstellen van de vragenlijsten tot het beschikbaar stellen van data aan derden. Het betreft onder andere: aanpassen en testen van vragenlijsten en dagboekje, begeleiding veldwerk, opstellen onderzoeksverantwoording, uitvoeren datacontrole, -correctie en -aanvulling en de communicatie over de mogelijkheden en resultaten van het MPN. Het KiM heeft het voornemen om vanaf voorjaar 2026 jaarlijks een korte publicatie uit te brengen met inzichten uit de meting van het najaar daaraan voorafgaand.



### **Maatwerkonderzoek met MPN (DM1702)**

Naast de reguliere waves, die in het najaar met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) worden uitgevoerd, kan het MPN ook worden gebruikt voor aanvullend onderzoek door het KiM, medeoverheden, onderzoeksinstituten en universiteiten. De afgelopen jaren is het MPN bijvoorbeeld ingezet om inzicht te krijgen in de effecten van de COVID-pandemie op het reisgedrag, het gebruik en de aanschafpotentie van e-fietsen en het gebruik van Mobility-as-a-Service (MaaS).

Onder voorwaarden kunnen externe partijen in samenspraak met het KiM via het MPN ook aanvullende data inwinnen.



### **Modelontwikkeling (DM1106)**

Het KiM draagt bij aan de modelontwikkeling op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Het gaat hierbij om drie aspecten:

- de relevante informatiebehoefte voor diverse beleidsprocessen;
- de daaraan gekoppelde behoefte aan modelinstrumenten;
- de ontwikkeling van een verbeterde governance rond de ontwikkeling en toepassing van deze instrumenten.

Het KiM neemt deel aan de lenW-strategiegroep en Stuurgroep modellen en levert kennisbijdragen aan diverse, veelal door Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (RWS WVL) getrokken, modelontwikkelings- en modelverbeteracties. In het bijzonder neemt het KiM deel aan het Programma Strategische Modelvernieuwing.



### **Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODIN (DM1719)**

Het CBS voert in opdracht van lenW het mobiliteitsonderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) uit. In dit onderzoek brengt het CBS ieder jaar de mobiliteit van Nederlanders in kaart. Sinds 2019 wordt dit aangevuld met een jaarlijkse update van trendschattingen, waarbij wordt gecorrigeerd voor veranderingen in het mobiliteitsonderzoek door de jaren heen (het CBS-trendmodel). Het KiM begeleidt het opstellen van deze trendschattingen en toetst de resultaten. lenW en het CBS verkennen verder innovaties in de uitvoering van het onderzoek en de analyses van de resultaten, zoals het ontwikkelen van een app om verplaatsingen te rapporteren. Het KiM brengt hierbij kennis in en participeert in het kernteam, de begeleidingsgroep en het managementberaad van ODIN.



### **Mogelijke effecten van Artificial Intelligence (AI) op de mobiliteit van de toekomst (DG2519)**

AI-toepassingen kunnen voor een grote verandering in het mobiliteitssysteem gaan zorgen. In dit vooronderzoek verkent het KiM voor welke AI-toepassingen dit geldt en wat de impact kan zijn op het mobiliteitssysteem.



### **Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer (ER2515)**

In 2023 is een geactualiseerd [overzicht](#) van kostenkengetallen voor het goederenvervoer opgeleverd. De meest recente kostenkengetallen in dat overzicht hebben betrekking op het jaar 2021. Om dit overzicht actueel te houden, is het noodzakelijk om eens in de twee á drie jaar de kengetallen te actualiseren. Met een update in de eerste helft van 2026 komen kostenkengetallen voor de jaren 2022-2024 beschikbaar. Het basisjaar is 2018. De kostenkengetallen worden onder andere gebruikt in MKBA's en verkeersprognosemodellen (bijvoorbeeld BasGoed) en dragen zo bij aan een zo goed mogelijke inschatting van effecten van beleidsmaatregelen. Dit keer kijkt het KiM in het bijzonder naar de mogelijkheid om de modaliteit buisleidingen toe te voegen.

# Bijlage A Overzicht projecten naar kennislijn

## Kennislijn A

Project	Nummer	KL	Type	Directie
Mobiliteits- en bereikbaarheidsarmoede	MB2107	A	KaT	ISM en MenG
Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT	ISM en MenG / OVS / LV
Mobiliteitsvisie	MB2220	A	KaT	ISM en MenG
Integrale Mobiliteitsanalyse	MB2322	A	KaT	ISM en MenG
Spitsspreiden en -mijden	MB2410	A	KaT	ISM en MenG
Mobiliteitshubs	MB2415	A	KaT	ISM en MenG
Reisgedrag van studenten en scholieren	MB2508	A	Onderzoek	ISM en MenG
Deelmobiliteit	MB2509	A	KaT	ISM en MenG
Betaalbaarheid van mobiliteit	MB2602	A	Onderzoek	ISM en MenG / DuMo / OVS / WVV
Doorontwikkeling bereikbaarheid	MB2603	A	Onderzoek	ISM en MenG
De mobiliteit van jongeren	MB2604	A	Onderzoek	ISM en MenG

Project	Nummer	KL	Type	Directie
De rol van bereikbaarheid bij vestigingsplaatskeuze van bedrijven	MB2605	A	Onderzoek	ISM en MenG
Vergroening van reisgedrag	MB2305	A	KaT	DuMo
Gezondheidseffecten van fietsen	DG2107	A	KaT	DuMo
E-fiets gebruik door kinderen	MB2502	A	Vooronderzoek	DuMo
Ketenmobiliteit en de rol van de voetganger daarin	MB2505	A	Vooronderzoek	DuMo
De invloed van (de perceptie van) sociale veiligheid op mobiliteit en bereikbaarheid	MB2607	A	KaT + Onderzoek	DuMo / OVS
De potentie van de e-fiets	MB2609	A	Onderzoek	DuMo
Fietsfeiten	MB2610	A	Onderzoek	DuMo
Uitvoeringsagenda Fiets evalueren	MB2614	A	KaT	DuMo
Kennisinbreng actieve vervoerswijzen	MG1603	A	KaT	DuMo
Kosten auto versus kosten openbaar vervoer	MB2214	A	KaT	OVS

Project	Nummer	KL	Type	Directie
Ontwikkeling brede ov-monitor	MB2409	A	KaT	OVS
Innovatie-agenda openbaar vervoer en spoor	MB2413	A	KaT	OVS
De effecten van overstappen op de reizigersvraag	MB2513	A	Onderzoek	OVS
Landelijk kortingsproduct ov	MB2515	A	KaT	OVS
Het ov-systeem op het platteland	MB2606	A	Onderzoek	OVS
Herijking studentenreisproduct	MB2608	A	KaT	OVS
Toekomstvisie automobilititeit	MB2015	A	KaT	WVV
Monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	A	KaT	WVV
Ontwikkelingen in geautomatiseerd vervoer en de effecten op beleidsdoelstellingen	MB2517	A	Onderzoek + KaT	WVV
Vervolg Atlas van de auto	MB2518	A	Vooronderzoek	WVV
Effecten maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag	MB2522	A	Onderzoek	WVV
Zakelijke leaseauto's en effectiviteit van overheidsbeleid	MB2611	A	Onderzoek	WVV
De integrale effecten op maatschappelijke doelen van multimodale maatregelen in een regio	MB2613	A	KaT	WVV

Project	Nummer	KL	Type	Directie
De ontwikkeling van de koplopersaanpak ITS	MB2615	A	KaT	WVV
Aeolus	B1014	A	KaT	LV
Kennisagenda luchtvaartbeleid	MB2419	A	KaT	LV
Het burgerperspectief op de luchtvaart in Nederland	MB2616	A	Onderzoek	LV
De ontwikkeling van de vliegafstanden	MB2617	A	Onderzoek	LV
In- uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	A	KaT	MZ
Beleidsagenda goederenvervoer	MB2321	A	KaT	MZ
Geharmoniseerd en geïntegreerd goederenvervoerbestand	MB2520	A	KaT	MZ
Modelontwikkeling	DM1106	A	KaT	KiM
Maatwerkonderzoek met MPN	DM1702	A	Onderzoek	KiM
Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODIN	DM1719	A	KaT	KiM
Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	A	Onderzoek	KiM
Kerncijfers 2026	MB2601	A	Onderzoek	KiM

## Kennislijn B

Project	Nummer	KL	Type	Directie
Woningbouw opgave	DG2513	B	KaT	ISM en MenG
Duurzame bereikbaarheid van bedrijventerreinen	DG2514	B	Onderzoek	ISM en MenG
Inbreng IenW in de Nota Ruimte	DG2515	B	KaT	ISM en MenG
Autoluwe steden: groeiend autobezit en latente vraag	DG2601	B	Onderzoek	ISM en MenG
Systematische evaluatie van CO <sub>2</sub> -maatregelen op gemeentelijk niveau	DG2607	B	KaT	ISM en MenG / DuMo
Actualisatie van TIGRIS XL	DG2610	B	KaT	ISM en MenG
Vervolg NPE (was: Transitiekaarten duurzame mobiliteit)	DG2221	B	KaT	DuMo
Duurzaam goederenvervoer en hubs	DG2507	B	Onderzoek	DuMo
Visievorming klimaatdoelen duurzame mobiliteit	DG2510	B	KaT	DuMo
Hoe ga je om met niche-voertuigen in de CO <sub>2</sub> opgave?	DG2511	B	KaT	DuMo
Effecten van verlenging brandstof-transitieverplichting naar 2040	DG2523	B	KaT	DuMo
EV's: Zijn we er klaar voor?	DG2602	B	onderzoek	DuMo

Project	Nummer	KL	Type	Directie
CO <sub>2</sub> -reductiemaatregelen voor mobiliteit in Europese landen: lessen voor Nederland	DG2603	B	Onderzoek	DuMo
Externe kosten van productie EV's	DG2604	B	KaT	DuMo
Roadmaps innovatiestrategie luchtvaart	DG2416	B	KaT	LV
Monitoring Roadmap Brandstoftransitie	DG2606	B	KaT	MZ
Kennisagenda Duurzame Scheepvaart	DG2608	B	KaT	MZ
De Nederlandse vloot: duurzaamheidskenmerken en emplooi	DG2611	B	Onderzoek	MZ
Kennisbijdrage Behavioural Insights Team (BIT) van IenW	DG2319	B	KaT	ASA
Klimaatbestendige netwerken	DG2609	B	KaT	DGWB
Kennisinbreng voor Nederland in de UNECE Inland Transport Committee	DG2501	B	KaT	DGMI
Mogelijke effecten van Artificial Intelligence (AI) op de mobiliteit van de toekomst	DG2519	B	Vooronderzoek	KiM

## Kennislijn C

Project	Nummer	KL	Type	Directie
Follow-up brede welvaart en mobiliteit	ER2201	C	KaT	ISM en MenG
Bekostigingsvraagstukken	ER2302	C	KaT	ISM en MenG
Ophogingsmethodiek van reistijd-waardering voor prognosejaren	ER2404	C	Onderzoek	ISM en MenG
Het belang van mobiliteit in grensregio's	ER2506	C	Onderzoek	ISM en MenG
De relatie tussen keuzes in woongenot en reizen	ER2601	C	Onderzoek	ISM en MenG
Overheidsrollen bij mobiliteitsbeleid	ER2602	C	onderzoek	ISM en MenG
Evaluatie MIRT proces	ER2603	C	KaT	ISM en MenG
Hervorming autobelastingen	ER2505	C	KaT	DuMo
Autobelastingen fase 2: effectverkenning voor maatregelen omtrent autobelastingen	ER2521	C	Onderzoek	DuMo / WVV
Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet	ER2229	C	KaT	OVS
Uitvoeringsagenda Toekomstvisie Spoorgoederenvervoer	ER2307	C	KaT	OVS

Project	Nummer	KL	Type	Directie
Maatschappelijke effecten van stationsontwikkeling	ER2502	C	Onderzoek	OVS
Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer	ER2514	C	Vooronderzoek	OVS / LV / MZ
MKBA Spookknoop Eindhoven	ER2519	C	KaT	OVS
MKBA Den Bosch station	ER2604	C	KaT	OVS
Lessen van marktwerking in andere netwerksectoren	ER2605	C	Onderzoek	OVS
Financiële prikkels Betuweroute	ER2606	C	KaT	OVS
Evaluatie programma vrachtwagenheffing	ER2311	C	KaT	WVV
Evaluatie tachograafvrijstelling elektrische bedrijfsvoertuigen	ER2504	C	KaT	WVV
Weerbaarheid wegen	ER2607	C	KaT	WVV
Prioriteiten instandhouding infrastructuur	ER2608	C	KaT	WVV
Economische effecten en luchthavenbesluiten regionale luchthavens	ER2104	C	KaT	LV
Follow-up onderzoeksagenda Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's	ER2221	C	KaT	LV
Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer	ER2514	C	Vooronderzoek	OVS / LV / MZ

Project	Nummer	KL	Type	Directie
Weerbaarheid luchtvaart	ER2609	C	KaT	LV
Hands-on' modal shift programma goederenvervoer	ER2218	C	KaT	MZ
Goederencorridorprogramma's	ER2317	C	KaT	MZ
Herijking Havennota en ontwikkel-richtingen Nederlandse zeehavens	ER2419	C	KaT	MZ
De gevolgen van laag water op binnenvaartafhankelijke ketens	ER2507	C	KaT	MZ
Veerkracht in het goederenvervoersysteem	ER2508	C	KaT	MZ
Wat is de invloed van veranderende consumptie- en productiepatronen op (het belang van) goederenvervoer?	ER2509	C	KaT	MZ
De Nederlandse vloot: duurzaamheids-kenmerken en emplooi	ER2614	C	Onderzoek	MZ
Weerbaarheid maritiem	ER2610	C	KaT	MZ
Effecten loslaten woon-landbeginsel	ER2611	C	KaT	MZ
Renovatie sluiscomplex IJmuiden	ER2612	C	KaT	MZ
Visie vaarwegen	ER2613	C	KaT	MZ
Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA	E712	C	KaT	ASA FEZ
Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer	ER2515	C	KaT	KiM

# Bijlage B Overzicht projecten naar IenW-directie

## Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit en Directie Mobiliteit en Gebieden

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Doorontwikkeling bereikbaarheid	MB2603	A	Onderzoek	WV / OVS
Betaalbaarheid van mobiliteit	MB2602	A	Onderzoek	DuMo / OVS / WV
De mobiliteit van jongeren	MB2604	A	Onderzoek	DuMo / OVS / WV
De rol van bereikbaarheid bij vestigingsplaatskeuze van bedrijven	MB2605	A	Onderzoek	LV
Reisgedrag van studenten en scholieren	MB2508	A	Onderzoek	
Mobiliteitsvisie	MB2220	A	KaT	
Integrale Mobiliteitsanalyse	MB2322	A	KaT	
Spitsspreiden en -mijden	MB2410	A	KaT	
Mobiliteitshubs	MB2415	A	KaT	
Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT	OVS / LV
Mobiliteits- en bereikbaarheidsarmoede	MB2107	A	KaT	DuMo / OVS / WV

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Deelmobiliteit	MB2509	A	KaT	
Autoluwe steden: groeiend autobezit en latente vraag	DG2601	B	Onderzoek	
Duurzame bereikbaarheid van bedrijventerreinen	DG2514	B	Onderzoek	DuMo
Systematische evaluatie van CO <sub>2</sub> -maatregelen op gemeentelijk niveau	DG2607	B	KaT	DuMo
Actualisatie van TIGRIS XL	DG2610	B	KaT	
Inbreng IenW in de Nota Ruimte	DG2515	B	KaT	
Woningbouwopgave	DG2513	B	KaT	
De relatie tussen keuzes in woongenot en reizen	ER2601	C	Onderzoek	WV
Overheidsrollen bij mobiliteitsbeleid	ER2602	C	Onderzoek	ASA
Ophogingsmethodiek van reistijd-waardering voor prognosejaren	ER2404	C	Onderzoek	OVS / WV / MZ
Evaluatie MIRT proces	ER2603	C	KaT	
Follow-up brede welvaart en mobiliteit	ER2201	C	KaT	
Bekostigingsvraagstukken	ER2302	C	KaT	
Het belang van mobiliteit in grensregio's	ER2506	C	Vooronderzoek	OVS / WV

## Directie Duurzame Mobiliteit

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Vergroening van reisgedrag	MB2305	A	KaT	
E-fiets gebruik door kinderen	MB2502	A	Vooronderzoek	
Ketenmobiliteit en de rol van de voetganger daarin	MB2505	A	Vooronderzoek	OVS
Betaalbaarheid van mobiliteit	MB2602	A	Onderzoek	ISM en MenG / OVS / WVV
De potentie van de e-fiets	MB2609	A	Onderzoek	
Fietsfeiten	MB2610	A	Onderzoek	
De invloed van (de perceptie van) sociale veiligheid op mobiliteit en bereikbaarheid	MB2607	A	KaT + Onderzoek	OVS
Gezondheidseffecten van fietsen	DG2107	A	KaT	
Kennisinbreng actieve vervoerswijzen	MG1603	A	KaT	
Uitvoeringsagenda Fiets evalueren	MB2614	A	KaT	
Systematische evaluatie van CO <sub>2</sub> -maatregelen op gemeentelijk niveau	DG2607	B	KaT	ISM en MenG
Duurzaam goederenvervoer en hubs	DG2507	B	Onderzoek	
Externe kosten van productie EV's	DG2604	B	KaT	
Effecten van verlenging brandstof-transitieverplichting naar 2040	DG2523	B	KaT	

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
EV's: Zijn we er klaar voor?	DG2602	B	Onderzoek	ISM en MenG
CO <sub>2</sub> -reductiemaatregelen voor mobiliteit in Europese landen: lessen voor Nederland	DG2603	B	Onderzoek	
Vervolg NPE	DG2221	B	KaT	
Visievorming klimaatdoelen duurzame mobiliteit	DG2510	B	KaT	
Hoe ga je om met niche-voertuigen in de CO <sub>2</sub> opgave?	DG2511	B	KaT	
Hervorming autobelastingen	ER2505	C	KaT	
Autobelastingen fase 2: effectverkenning voor maatregelen omtrent autobelastingen	ER2521	C	Onderzoek	WVV

## Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Betaalbaarheid van mobiliteit	MB2602	A	Onderzoek	ISM en MenG / DuMo / WVV
De invloed van (de perceptie van) sociale veiligheid op mobiliteit en bereikbaarheid	MB2607	A	KaT + Onderzoek	DuMo
Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT	ISM en MenG / LV
Herijking studentenreisproduct	MB2608	A	KaT	
De effecten van overstappen op de reizigersvraag	MB2513	A	Onderzoek	
Het ov-systeem op het platteland	MB2606	A	Onderzoek	
Kosten auto versus kosten openbaar vervoer	MB2214	A	KaT	
Ontwikkeling brede ov-monitor	MB2409	A	KaT	
Innovatie-agenda openbaar vervoer en spoor	MB2413	A	KaT	
Landelijk kortingsproduct ov	MB2515	A	KaT	
MKBA Spookknoop Eindhoven	ER2519	C	KaT	
MKBA Den Bosch station	ER2604	C	KaT	
Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer	ER2514	C	Vooronderzoek	LV / MZ
Uitvoeringsagenda Toekomstvisie Spoorgoederenvervoer	ER2307	C	KaT	

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Maatschappelijke effecten van stationsontwikkeling	ER2502	C	Onderzoek	
Lessen van marktwerking in andere netwerksectoren	ER2605	C	Onderzoek	
Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet	ER2229	C	KaT	
Financiële prikkels Betuweroute	ER2606	C	KaT	

## Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid en Programmadiirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
De integrale effecten op maatschappelijke doelen van multimodale maatregelen in een regio	MB2613	A	KaT	ISM en MenG
Betaalbaarheid van mobiliteit	MB2602	A	Onderzoek	ISM en MenG / DuMo / OVS
Effecten maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag	MB2522	A	Onderzoek	ISM en MenG
Toekomstvisie automobilititeit	MB2015	A	KaT	
Vervolg Atlas van de auto	MB2518	A	Vooronderzoek	
Ontwikkelingen in geautomatiseerd vervoer en de effecten op beleidsdoelstellingen	MB2517	A	Onderzoek + KaT	
Zakelijke leaseauto's en effectiviteit van overheidsbeleid	MB2611	A	Onderzoek	
Modal shift naar de weg	MB2612	A	Onderzoek	OVS
Monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	A	KaT	
De ontwikkeling van de koplopersaanpak ITS	MB2615	A	KaT	
Weerbaarheid wegen	ER2607	C	KaT	

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Prioriteiten instandhouding infrastructuur	ER2608	C	Vooronderzoek	MZ
Evaluatie tachograafvrijstelling elektrische bedrijfsvoertuigen	ER2504	C	KaT	
Evaluatie programma vrachtwagenheffing	ER2311	C	KaT	
Autobelastingen fase 2: effectverkenning voor maatregelen omtrent autobelastingen	ER2521	C	Onderzoek	DuMo

## Directie Luchtvaartstrategie en Weerbaarheid, Directie Onbemande Luchtvaart, Luchtruim en Luchthavens en programmadiirectie Omgeving Luchthaven Schiphol

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Het burgerperspectief op de luchtvaart in Nederland	MB2616	A	Onderzoek	
De ontwikkeling van de vliegafstanden	MB2617	A	Onderzoek	
Aeolus	B1014	A	KaT	
Kennisagenda luchtvaartbeleid	MB2419	A	KaT	
Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT	ISM en MenG / OVS
Roadmaps innovatiestrategie luchtvaart	DG2416	B	KaT	
Weerbaarheid luchtvaart	ER2609	C	KaT	
Economische effecten en luchthavenbesluiten regionale luchthavens	ER2104	C	KaT	
Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer	ER2514	C	Vooronderzoek	OVS / MZ
Follow-up onderzoeksagenda Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's	ER2221	C	KaT	

## Directie Maritieme Zaken

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
In- uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	A	KaT	ISM en MenG / OVS / WVW
Beleidsagenda goederenvervoer	MB2321	A	KaT	
Geharmoniseerd en geïntegreerd goederenvervoerbestand	MB2520	A	KaT	
Kennisagenda Duurzame Scheepvaart	DG2608	B	KaT	
Monitoring Roadmap Brandstoftransitie	DG2606	B	KaT	DuMo
De Nederlandse vloot: duurzaamheidskenmerken en emplooi	DG2611 / ER2614	B/C	Onderzoek	
Renovatie sluiscomplex IJmuiden	ER2612	C	KaT	
Effecten loslaten woon-landbeginsel	ER2611	C	KaT	
Weerbaarheid maritiem	ER2610	C	KaT	
Visie vaarwegen	ER2613	C	KaT	
De gevolgen van laag water op binnenvaartafhankelijke ketens	ER2507	C	Onderzoek	
Veerkracht in het goederenvervoersysteem	ER2508	C	Onderzoek	
Wat is de invloed van veranderende consumptie- en productiepatronen op (het belang van) goederenvervoer?	ER2509	C	Onderzoek	

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Herijking Havennota en ontwikkelrichtingen Nederlandse zeehavens	ER2419	C	KaT	
Hands-on' modal shift programma goederenvervoer	ER2218	C	KaT	
Goederencorridorprogramma's	ER2317	C	KaT	OVS / WVW
Prijselasticiteiten luchtvaart en goederenvervoer	ER2514	C	Vooronderzoek	OVS / LV

## Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Kennisbijdrage Behavioural Insights Team (BIT) van IenW	DG2319	B	KaT	
Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA	E712	C	KaT	OVS / WV / LV / MZ
Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	ER2121	C	KaT	OVS / WV / LV / MZ

## Directoraat-Generaal Water en Bodem

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Klimaatbestendige netwerken	DG2609	B	KaT	WVV

## Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Kennisinbreng voor Nederland in de UNECE Inland Transport Committee	DG2501	B	KaT	

## Projecten zonder directe vraagsteller of gericht op kennisontwikkeling

Project	Nummer	KL	Type	Andere directies
Kerncijfers 2026	MB2601	A	Onderzoek	
Maatwerkonderzoek met MPN	DM1702	A	Onderzoek	ISM en MenG
Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	A	Onderzoek	ISM en MenG
Modelontwikkeling	DM1106	A	KaT	ISM en MenG / MZ
Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODIN	DM1719	A	KaT	
Mogelijke effecten van Artificial Intelligence (AI) op de mobiliteit van de toekomst	DG2519	B	Vooronderzoek	ISM en MenG
Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer	ER2515	C	Onderzoek	OVS / WV / MZ

# Colofon

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

## **Publicatie:**

Publicatie: Januari 2026

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

Projectcode: KM2601

## **Vormgeving en opmaak:**

IenW en Ontwerpwerk

## **Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)**

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

**Telefoon** : 070 456 1965

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

**E-mail** : [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

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