

# Werkprogramma 2009



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

# **Werkprogramma 2009**

**Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid  
februari 2009**

---

*Meer weten over mobiliteit.*

*Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. Het KiM richt zich op alle vormen van mobiliteit.*

© 2009, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Verzorging omslag: 2D3D, Den Haag/Arnhem

Verzorging binnenwerk: SSO Repro Ministerie van Verkeer en Waterstaat

ISBN: 978-90-8902-045-1

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Jan van Nassastraat 125

2596 BS Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 1965

Fax : 070 351 7576

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

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

---

## Inhoudsopgave

---

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Uitgangspunten en werkwijze</b>	<b>7</b>
2.1	Accentverschillen ten opzichte van het vorige werkprogramma	7
2.2	Herkenbaarheid van het KiM: aangescherpte missie en 'typische KiM-producten'	8
2.2.1.	Aangescherpte missie	8
2.2.2.	Het typische KiM-product	8
2.3	Werkwijze	10
2.4	Indeling werkzaamheden van het KiM	11
2.5	Prioritering van de projecten	13
2.6	Aansluiting op VenW-brede ontwikkelingen en activiteiten	14
2.6.1.	Vernieuwen, verbinden, vertrouwen	14
2.6.2.	Strategische Kennis- en Innovatieagenda	15
2.6.3.	Internationale focus	15
<b>3.</b>	<b>Thema's en projecten</b>	<b>17</b>
3.1	Gedrag	17
3.1.1.	Thema 'Typering, trends en verkenningen'	18
3.1.2.	Thema 'Gedragsbeïnvloeding'	19
3.2	Bereikbaarheid en Mobiliteit	21
3.2.1.	Thema 'Mobiliteit en toekomstverkenningen'	21
3.2.2.	Thema 'Effecten beleidsmaatregelen op mobiliteit en bereikbaarheid'	24
3.2.3.	Thema 'Modelinstrumentarium en basiskennis'	25
3.3	Leefomgeving en Ruimte	26
3.3.1.	Thema 'Analyse ontwikkelingen in leefomgeving en ruimte'	27
3.3.2.	Thema 'Effecten beleidsmaatregelen gericht op leefomgeving en ruimte'	28
3.4	Economie en Welvaart	28
3.4.1.	Thema 'Mobiliteit, infrastructuur en economie'	29
3.4.2.	Thema 'Methodiek afwegingskaders, waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyse'	30
3.4.3.	Thema 'Toepassing afwegingskaders, waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyse'	32
3.5	Marktordening en de rol van de overheid	32
3.5.1.	Thema 'Marktordening'	33
3.5.2.	Thema 'Rol van de overheid'	33
3.6	Overheidsorganisatie	34
3.6.1.	Thema 'Institutionele structuur'	34
3.6.2.	Thema 'Governanceprocessen'	35
3.6.3.	Thema 'Organisatie van kennis'	36
3.7	'Categorie 3-projecten'	37
3.8	Begeleidingsprojecten	37

---

3.9	Promotieonderzoeken	38
<b>4.</b>	<b>Totaalbeeld KiM-projecten</b>	<b>41</b>
4.1	Overzicht KiM-projecten	41
4.2	Analyse van de inzet van het KiM	43
4.3	Doorkijk naar 2010	46
<b>Bijlage 1</b>	<b>Afronding projecten begin 2009</b>	<b>49</b>

---

# 1. Inleiding

---

## *Inleiding*

Voor u ligt alweer het derde werkprogramma van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het werkprogramma is bestemd voor de medewerkers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) en voor andere personen en organisaties die geïnteresseerd zijn in de activiteiten van het KiM. Het werkprogramma van het KiM is voor een belangrijk deel gevuld met kennisvragen van beleidsdirecties<sup>1</sup> van VenW. Het werkprogramma is ter advies voorgelegd aan de programmaraad van het KiM<sup>2</sup>, en het is vastgesteld door de secretaris-generaal van VenW.

## *Flexibiliteit voor urgente beleidsvragen gedurende het jaar*

De capaciteit van het KiM voor 2009 is volledig belegd met de projecten, met andere activiteiten die in dit werkprogramma opgenomen zijn en met een capaciteitsreservering van circa 5% voor 'ad-hocvragen'. Echter, in de loop van het jaar kunnen nieuwe vragen door VenW of door bijvoorbeeld de Tweede Kamer (via VenW) bij het KiM worden neergelegd. Om deze reden maken we in dit werkprogramma onderscheid naar enerzijds de gezichtsbepalende projecten en prioritaire projecten (categorie 1 en 2), en overige projecten (categorie 3) anderzijds. Deze laatste categorie projecten start in de tweede helft van 2009, tenzij er nieuwe prioritaire projecten zijn opgekomen. Als dit laatste het geval is wordt in overleg met betrokkenen bekeken welke projecten worden vervangen. Als het vragen zijn met een beperkt tijdsbeslag worden deze in het kader van de reservering voor 'ad hoc' opgepakt en is een herprioritering niet nodig.

## *Doorloop 2008*

Een aantal projecten uit het werkprogramma 2008 loopt door in 2009. De 'doorloopprojecten' zijn geactualiseerd in overleg met de opdrachtgevers. De beschrijving van deze projecten kan daardoor afwijken van de beschrijving in het werkprogramma 2008.

## *Leeswijzer*

Hoofdstuk 2 gaat over de aanpak van het KiM-werkprogramma 2009. Aan de orde komen onder andere de werkwijze, de accentverschillen daarin ten opzichte van vorig jaar en kenmerken van de KiM-

---

<sup>1</sup> De strategische kennisvragen zijn afkomstig van het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMO) en het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) en van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Bovendien zijn kennisvragen opgenomen van de Directie Financiën, Management en Control (FMC) en de Directie Strategie, Kennis en Innovatie (SKI).

<sup>2</sup> De programmaraad wordt voorgezeten door de directeur-generaal Mobiliteit. De programmaraad bestaat verder uit vertegenwoordigers van SKI, DGLM, IVW en Rijkswaterstaat, aangevuld met twee externe leden.

---

producten. Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de voor 2009 voorgenomen projecten en activiteiten. In hoofdstuk 4 volgt een totaalbeeld met de verdeling van de capaciteit over de programma's, over onderwerpen en over de VenW-diensten.

Graag verwijzen we naar onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) voor een nadere toelichting op onze doelstellingen en een overzicht van uitgebrachte rapporten.

---

## 2. Uitgangspunten en werkwijze

---

### 2.1 Accentverschillen ten opzichte van het vorige werkprogramma

Het werkprogramma 2009 ziet er wat betreft de hoofdstukindeling en de indeling in programma's hetzelfde uit als vorig jaar. De aanpak van het opstellen van het werkprogramma is echter enigszins aangepast. Dit op basis van de resultaten van de KiM-tussenevaluatie en suggesties van de programmaraad.

Zoals vastgelegd in het KiM-businessplan uit 2006, is in de zomer van 2008 een tussentijdse evaluatie van het KiM uitgevoerd. Hierin is gekeken of het KiM op de juiste koers zit. Uit de tussenevaluatie blijkt een positief beeld van het KiM. Het KiM wordt door opdrachtgevers, externe partijen en de medewerkers ervaren als een nuttige organisatie. Het KiM voorziet met haar producten in een behoefte bij het beleid. Het KiM wordt gewaardeerd als een klantgerichte organisatie, met voldoende kennis en kunde in huis en met kwalitatief goede producten. Er zijn een drietal verbeterpunten geconstateerd:

- De definiëring van typische KiM-producten om zo de eigen identiteit, en daarmee de herkenbaarheid voor klanten, te versterken.
- Het vergroten van de bruikbaarheid van producten door een extra vertaalslag naar de beleidsmakers.
- Meer prikkelen en meer onderzoek op eigen initiatief uitvoeren.

Met deze aanbevelingen zijn we aan de slag gegaan in de aanloop naar het werkprogramma 2009. In het werkprogramma 2009 is dit op de volgende manieren opgepakt:

- De aard van de KiM-producten, in de zin van bijvoorbeeld mate van diepgang van de producten, onderwerpen, vorm van advisering, is verder aangescherpt. Wat vinden wij, en onze opdrachtgevers, nu typische KiM-producten? Karakteristieken van het typische KiM-product werken wij nader uit in paragraaf 2.2.
- Hierbij hoort ook de vertaalslag naar beleidsmakers, door het aangeven van consequenties van het onderzoek voor het betreffende beleidsdossier. Deze vertaalslag zal overigens vooral duidelijk worden in de individuele projectplannen.
- Het aandeel eigen onderzoek wijkt in dit werkprogramma niet veel af van het voorgaande jaar; er is echter een groot aantal 'eigen' projectideeën overgenomen als vraag door beleidsdirecties.
- In de programmaraad, met opdrachtgevers en bij het KiM intern is nagedacht welke onderwerpen ('thema's') relevant zijn om meer samenhang tussen de onderzoeksvragen te krijgen.



---

Het KiM blijft vraaggestuurd, we streven echter naar minder versnippering in de programmering. Het samenbrengen van projecten in bepaalde thema's ondervangt dit. Zo zijn projecten geclusterd in thema's rondom een bepaald onderzoeksonderwerp en in thema's die aansluiten op actuele beleidsdiscussies (zie paragraaf 2.3).

## **2.2 Herkenbaarheid van het KiM: aangescherpte missie en 'typische KiM-producten'**

### **2.2.1. Aangescherpte missie**

Het KiM heeft volgens ons businessplan als missie om beweging te brengen in mobiliteitsonderzoek. Het KiM is echter ook een instituut voor mobiliteits*beleid*.

Het doel van het KiM is om van VenW een meer kennisgedreven organisatie te maken. Daarom kan onderzoek van het KiM niet op zichzelf staan: het is bedoeld om effect te hebben op het beleid.

De belangrijkste kernwaarde van het KiM is inhoudelijke kwaliteit. Die kwaliteit komt niet alleen tot uiting in een wetenschappelijke onderbouwing, maar ook in de diepgang van het onderzoek. Het KiM richt zich op strategische vragen. Daarbij volstaat het niet om verschijnselen te beschrijven, we willen ze ook verklaren. Daarvoor zijn analyses nodig waaruit blijkt hoe oorzaken en gevolgen samenhangen.

Onze aangescherpte missie, in lijn met het verbeterpunt uit de tussenevaluatie over de vertaalslag naar beleidsmakers, luidt als volgt:

*Het KiM maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid.*

### **2.2.2. Het typische KiM-product**

Het 'typische KiM-product' kan als volgt worden omschreven:

*Een strategische, multidisciplinaire en analytische balans, verkenning of beleidsanalyse met 'beleidsknoppen' maar zonder beleidsadviezen, over één of meer belangrijke VenW-mobiliteitsdossiers, opgesteld in nauw contact met beleidsmakers.*

De elementen van het typische KiM-product worden hierna verder uitgewerkt.

#### *Strategisch*

Het businessplan van het KiM stelt: 'Doel van het KiM is de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken'. Het businessplan definieert de term strategisch niet, maar deze kan worden

---

geïnterpreteerd als 'hoofdlijnen; eerste fase van de beleidscyclus'<sup>3</sup>. Het KiM onderzoekt meestal geen uitvoeringsvragen. Wel worden incidenteel studies uitgevoerd met betrekking tot transportmodaliteiten, die een zeer smalle scope hebben.

#### *Multidisciplinair*

Een strategische analyse heeft een meer robuust karakter als meerdere invalshoeken vanuit meerdere disciplines worden gekozen. Deze multidisciplinariteit is een belangrijke concretisering van de 'verbreding van de kennisbasis van VenW' waar het businessplan veel nadruk op legt. Met name de sociale wetenschappen zijn tot dusverre binnen VenW onderbelicht.

In de praktijk zijn afzonderlijke KiM-publicaties soms monodisciplinair. De verzameling KiM-publicaties is als geheel wel multidisciplinair, inclusief een flink aandeel sociale wetenschap.

#### *Analytisch*

Het KiM stelt zich ten doel om niet alleen te beschrijven welke ontwikkelingen zich in de mobiliteit voordoen (de 'watvraag'), maar ook te verklaren welke factoren hierachter liggen (de 'waaromvraag'). Deze verklaringen kunnen zowel kwalitatief als kwantitatief zijn, maar mogen in geen enkel KiM-rapport ontbreken.

#### *Belangrijkste VenW-mobiliteitsdossiers*

De ambitie om de VenW-kennisbasis te versterken en te verbreden heeft betrekking op alle mobiliteitsdossiers van VenW. Het nut van deze verbetering is het grootst bij de belangrijkste dossiers, zoals investeringen in wegen en OV, de kilometerprijs en Schiphol.

#### *Korte afstand tot het beleid*

Het KiM beoogt een korte 'afstand' tussen beleidsmakers en het KiM. Deze nabijheid draagt bij aan een betere kennisbasis, omdat een nauwer contact leidt tot een betere uitwisseling van beleidsvragen en onderzoeksresultaten. Het KiM wil een instituut zijn dat door VenW'ers wordt vertrouwd. Voor de bruikbaarheid van de KiM-producten voor beleidsmakers is het belangrijk dat wordt aangegeven welke effecten het beleid heeft of kan hebben ('beleidsknoppen'). Daardoor krijgt de beleidsmaker niet alleen een beeld van relevante ontwikkelingen, maar ook van de eigen invloed daarop.

Het KiM geeft echter geen beleidsadviezen. De reden is dat verwachte beleidseffecten in de praktijk slechts een onderdeel vormen van politieke en beleidsmatige afwegingen. Andere aspecten zoals de mening van de achterban, verkiezingen en politieke of beleidsmatige afspraken spelen daarbij ook een belangrijke rol. Het doen van beleidsaanbevelingen op basis van uitsluitend onderzoek is daarom minder verstandig. Dit laat onverlet dat het KiM bestaat ten behoeve van het mobiliteitsbeleid. Het is dus belangrijk dat KiM-analyses effect

---

<sup>3</sup> Ook ex-postanalyses aan het eind van de beleidscyclus horen hierbij, omdat zij een directe relatie hebben met (het begin van) een volgende beleidscyclus.

---

hebben op dat beleid. Deze beleidsimpact kan echter het beste worden bereikt door de feiten voor zichzelf te laten spreken.

## 2.3 Werkwijze

### *De bronnen van vragen*

Er zijn drie belangrijke bronnen van de strategische kennisvragen in dit werkprogramma: vragen van VenW-onderdelen en de programmaraad, de kennisbehoefte voor de lange termijn zoals geagendeerd in de Strategische Kennis- en Innovatieagenda Mobiliteit en Water, en de eigen onderzoeksideeën.

- Vragen van VenW-onderdelen. De kennisvragen van het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMo) en het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM), maar ook van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), de directies Financiën, Management en Control (FMC) en Strategie, Kennis en Innovatie (SKI) zijn belangrijke invoer voor het werkprogramma.
- Langetermijnkennisagenda. Naast lopende beleidsprocessen is het werkprogramma ook geïnspireerd door de kennisbehoeften voor de lange termijn van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze zijn weergegeven in de Strategische Kennis- en Innovatieagenda Mobiliteit en Water (zie 2.6.2).
- Eigen ideeën, aan de hand van thema's. Circa 15% van de onderzoeksprogrammering is gevuld met eigen ideeën van het KiM, gericht op prikkelend onderzoek en 'witte vlekken' in de kennis van het mobiliteitsbeleid. Deze eigen ideeën zijn waar mogelijk ook vertaald naar vragen van beleidsmakers. Dit is bereikt door de vragen die ons worden gesteld te verbreden en door suggesties te doen bij de inventarisatie van vragen voor het werkprogramma.

Het KiM-werkprogramma wordt geaccordeerd door de secretaris-generaal op basis van een advies van de programmaraad. Draagvlak voor de onderzoeksvragen, inclusief onze eigen suggesties, is dus niet alleen gewenst, maar ook formeel vereist.

### *Organisatie en samenhang*

De werkzaamheden van het KiM zijn georganiseerd binnen zes programma's. Alle onderzoeksprojecten van het KiM hebben een plaats binnen deze programma's. Programma's zijn daarmee een samenhangende groep van projecten.

De volgende programma's worden onderscheiden:

1. Gedrag (G)
2. Bereikbaarheid en Mobiliteit (B)
3. Leefomgeving en Ruimte (L)
4. Economie en Welvaart (E)
5. Marktordening en de rol van de overheid (M)
6. Overheidsorganisatie (O)

---

Binnen deze programma's werken we met thema's. Thema's zijn bedoeld om de samenhang tussen projecten te versterken en voor het structureren rondom mobiliteitsonderwerpen die 'ertoe doen'.

Twee soorten thema's worden onderscheiden:

- Thema's die een clustering rondom een bepaald onderzoeksonderwerp aanduiden. Deze onderzoeksthema's worden gebruikt als indeling van de KiM-projecten. Bijvoorbeeld binnen het programma 'Gedrag' betreft het de onderzoeksthema's 'Typering, trends, verkenningen' en 'Gedragsbeïnvloeding'.
- Thema's met als doel aan te sluiten op actuele beleidsdiscussies. De verhouding tot deze beleidsthema's komt tot uitdrukking in de overzichtstabellen van de projecten.
  - Versnelling besluitvorming
  - Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)
  - Congestie
  - Spoorambitie
  - Mainport Rotterdam
  - Schiphol
  - Klimaatproblematiek
  - Randstad Urgent

#### *Afstemming van het KiM-werkprogramma*

Het KiM-werkprogramma is op verschillende niveaus afgestemd met onze opdrachtgevers bij het Directoraat-Generaal Mobiliteit, het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken, de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de directie Financiën, Management en Control en de directie Strategie, Kennis en Innovatie.

Met de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over taakverdeling en samenwerking. In zijn algemeenheid geldt dat vragen met een strategische achtergrond primair bij het KiM worden behandeld. Vragen met een meer tactisch-operationele achtergrond zijn meer het werkgebied van DVS. Dit werkprogramma is in de conceptfase met DVS afgestemd.

Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met de Raad voor Verkeer en Waterstaat, het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het Centraal Planbureau (CPB) en het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).

## **2.4 Indeling werkzaamheden van het KiM**

Het KiM maakt in de werkprogrammering een onderscheid naar onderzoeksprojecten en ondersteunende activiteiten. Daarnaast is er ruimte voor ad-hocvragen en activiteiten die niet gerelateerd zijn aan concrete projecten, zoals het geven van presentaties of trainingen.

---

### 1. *Onderzoeksprojecten*

De KiM-onderzoeksprojecten zijn ofwel direct gerelateerd aan lopende beleidstrajecten of -processen, of zijn gericht op kennisopbouw.

- Onderzoeksprojecten ten behoeve van beleidstrajecten. Vaak wordt hierbij gebruikgemaakt van (binnen of buiten het KiM) opgebouwde kennis. Daarbij ontsluiten we (waar nodig) de bestaande kennis ook voor beleidsmedewerkers, in de vorm van zogenaamde meta-analyses. Dit zijn bronoverzichten van bestaande literatuur over het onderwerp van onderzoek, met een korte toelichting van de relevantie voor het onderzoek of het beleidstraject. Het KiM beperkt zich bij dit type onderzoek, zoals in de vorige paragraaf uiteengezet, tot beleidsprojecten en -processen met een strategisch karakter (gericht op de eerste fasen van de beleidscyclus).
- Onderzoeksprojecten ten behoeve van kennisopbouw. Dit type onderzoek betreft kennisopbouw en kennisverspreiding rond bepaalde thema's (bijvoorbeeld Mobiliteitsbalans, dataproblematiek, kosten-batenmethodiek). Deze kennis is op korte of langere termijn van belang voor de beleidsvoorbereiding, maar er is geen lopend beleidsproject of -proces waar deze kennisopbouw direct aan gerelateerd is. Twee promotieonderzoeken bij het KiM en de Vrije Universiteit Amsterdam behoren ook tot kennisopbouw.

### 2. *Ondersteunende en begeleidende activiteiten*

Bij diverse beleidstrajecten heeft het KiM een adviserende rol. Het geven van mondelinge reflecties, schriftelijke second opinions, het begeleiden van extern onderzoek en het organiseren van workshops zijn hier voorbeelden van. Verder denkt het KiM mee met de VenW-onderdelen over het opzetten van de onderzoeksprogrammering en bij het formuleren van strategische kennisvragen. Ook levert het KiM een bijdrage aan de Kenniskamer VenW. In 2009 organiseert het KiM een cursus voor deskundigen over maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA), de 'masterclass OEI' (Overzicht Effecten Infrastructuur).

### 3. *Ad-hocactiviteiten*

Naast de onderzoeksvragen en ondersteunende of begeleidende activiteiten kent de KiM-programmering de categorie 'ad hoc'. Dit betreft kleine vragen die bij het beleid gedurende het jaar tijdens lopende beleidsprocessen opkomen, waar in de jaarprogrammering maar beperkt op geanticipeerd kan worden. Ook met de Raad van Verkeer en Waterstaat is afgesproken dat zij op ad-hocbasis een beroep op ons kunnen doen. Als deze vragen leiden tot projecten of andere activiteiten met een substantieel tijdsbeslag, worden in overleg met betrokkenen prioriteiten gesteld.

Binnen de 'ad-hocactiviteiten' experimenteert het KiM in 2009 met korte, prikkelende en vernieuwende notities over actuele onderwerpen en witte vlekken. De eerste variant (signaleringsnotities) is vraaggericht en speelt in op de actualiteit. Op korte termijn, binnen enkele weken, wordt aangegeven welke kennis beschikbaar is rond een actueel thema. De tweede variant is gericht op witte vlekken in onze kennis. Het gaat

---

dan bijvoorbeeld om mobiliteitsontwikkelingen die niet worden gezien of onderbelicht blijven.

'Ad hoc' behelst activiteiten van beperkte tijdsduur: maximaal enkele dagen. De ad-hocprojecten kunnen vanwege hun aard niet nader worden uitgewerkt in dit werkprogramma.

#### *4. Overige activiteiten: Communicatie*

De communicatiedoelen van het KiM zijn: kennisverspreiding, het stimuleren en verdiepen van het publieke debat over mobiliteit en het verder uitbouwen van een gezaghebbend imago. De KiM-publicaties zijn belangrijke hulpmiddelen om onderzoeksresultaten over te brengen. Maar het KiM moet meer zijn dan een rapportenfabriek. Dat doet het KiM door het geven van presentaties, second opinions, het leveren van bijdragen aan discussiebijeenkomsten en inbreng in overleggroepen. Het KiM presenteert een aantal keer per jaar resultaten van onderzoek in de Bestuursraad. In 2009 organiseert het KiM een symposium met als titel: 'Het zekere voor het onzekere?'

## **2.5 Prioritering van de projecten**

Het KiM ontvangt meer onderzoeksvragen dan kunnen worden uitgewerkt met de beschikbare capaciteit. Ook is het KiM niet voor alle onderzoeksvoorstellen de meest aangewezen instantie om deze op te pakken.

De projectideeën, en ook de doorloop van het voorgaande jaar, zijn dit jaar kritisch geprioriteerd. Dit is gedaan op basis van:

- Urgentie van een project voor opdrachtgevers;
- Aansluiting op de kennis en kunde van het KiM;
- Typisch KiM-product: verkenning, balans of beleidsevaluatie;
- 'Need-to-know-kennis';
- Multidisciplinaire benadering;
- Aansluiting op belangrijke beleidsdossiers.

Bij de overzichten van projecten wordt dit jaar onderscheid gemaakt naar drie categorieën projecten:

- De gezichtsbepalende projecten waarvan we verwachten dat zij een belangrijke rol spelen in de koersbepaling van beleid (categorie 1).
- De prioritaire projecten die in de eerste helft van 2009 worden opgepakt (categorie 2).
- De overige projecten die we in de tweede helft van 2009 starten, tenzij er dan nieuwe prioritaire projecten zijn opgekomen (categorie 3).

De eerste twee categorieën worden per project toegelicht in hoofdstuk 3. De categorie 'overige projecten' is alleen in de tabeloverzichten terug te vinden.

---

<sup>4</sup> Kennis die echt nodig is voor strategische beleidsvorming.

---

## 2.6 Aansluiting op VenW-brede ontwikkelingen en activiteiten

### 2.6.1 Vernieuwen, verbinden, vertrouwen

De nota Vernieuwen, Verbinden, Vertrouwen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2008) geeft aan hoe VenW gaat werken als onderdeel van de vernieuwde rijksdienst. De manier waarop het KiM de drie pijlers uit de Vernieuwing VenW oppakt heeft ook zijn weerslag op het werkprogramma.

#### **Kwaliteit, flexibiliteit en mobiliteit (vernieuwen)**

Het streven naar integraler en compacter werken sluit aan op de programmatische werkwijze van het KiM. Dit wordt verder versterkt door het werken met thema's. Zie paragraaf 2.3. Daarnaast zoekt het KiM continu de balans tussen enerzijds het behoud van kennis op die terreinen waar het KiM een stevige eigen deskundigheid wil behouden, en anderzijds het bevorderen van de mobiliteit van medewerkers.

#### **In samenwerking (verbinden)**

Het KiM is onderdeel van VenW en werkt voornamelijk aan onderzoeksvragen die door andere onderdelen van VenW worden gesteld. Een goede samenwerking met andere onderdelen van VenW, met inachtneming van ieders taken en verantwoordelijkheden, is daarom cruciaal. Het KiM bevordert die samenwerking door ervoor te zorgen dat opdrachtgevers goed weten waar we mee bezig zijn en wat daar uit kan komen. Het KiM is daarbij flexibel met processen en termijnen, geeft de beleidscontext van conclusies van onderzoek goed weer en overlegt over het moment van openbaarmaking van de publicaties. *Face-to-face*-contacten zijn hiervoor erg belangrijk.

Het KiM werkt in projecten samen met planbureaus, universiteiten, onderzoeksinstituten en consultants. Uitgangspunt daarbij is dat (delen van) onderzoek worden uitgevoerd door die partijen die dat het meest effectief en efficiënt kunnen doen.

#### **Naar resultaat en communicatie (vertrouwen)**

Het KiM is opgericht om van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een meer kennisgedreven organisatie te maken. Op die manier levert het KiM een bijdrage aan de verbetering van de beleidsvoorbereiding. Een goede communicatie over de resultaten van onderzoek met de opdrachtgevers van VenW is daarvoor van groot belang. Het KiM wil in 2009 extra aandacht geven aan andere communicatie-instrumenten dan het verspreiden van rapporten. Het gaat daarbij onder andere om het geven van presentaties, het organiseren van discussiebijeenkomsten en het voeren van benen-op-tafelgesprekken. Zie ook de communicatieactiviteiten in paragraaf 2.4. De externe communicatie van het KiM is in 2008 verder geprofessionaliseerd door het inhuren van een communicatiedeskundige/woordvoerder.

---

### 2.6.2. Strategische Kennis- en Innovatieagenda

In 2008 is de Strategische Kennis- en Innovatieagenda Mobiliteit en Water (SKIA) van het ministerie verschenen. In dit document zijn de strategische overwegingen, lopende en voorgenomen innovatieactiviteiten en openstaande kennisvragen op het gebied van mobiliteit en water gebundeld.

De onderzoeksprogrammering van het KiM is uiteraard afgestemd op de kennisvragen van de agenda, en richt zich met name op de vragen 2, 8, 9 en 10:

- Vraag 2: Wat betekent de opkomst van de netwerksamenleving voor mobiliteit? Hoe kan het overheidsbestuur hierop inspelen?
- Vraag 8: Hoe te komen tot een integrale aanpak bij de verdere invulling van netwerken met functies op het gebied van zowel mobiliteit als water?
- Vraag 9: Welke factoren in het gedrag van burgers en bedrijven zijn in belangrijke mate bepalend voor de toekomstige mobiliteitsproblematiek, en hoe kunnen deze worden benut?
- Vraag 10: Hoe kunnen beleidsondersteunende modellen en analysemethoden beter geschikt worden gemaakt om integrale afwegingen tussen economie, leefomgeving en veiligheid te ondersteunen?

Projecten die op deze kennisvragen aansluiten zijn onder meer: G902 'Impact van innovatieontwikkelingen (incl. ICT) op mobiliteit', G903 'Gedrag van verschillende groepen in de samenleving', L902 'Relatie mobiliteit met water als ordenende factor', en E905 'Ontwikkeling MKBA-methodieken', waarin onder andere wordt gekeken naar de waardering van duurzaamheid.

### 2.6.3. Internationale focus

Veel onderzoeksvragen vergen internationaal ontwikkelde kennis of hebben een sterke internationale of Europese context. Het KiM vergaart daarom continu 'state-of-the-art' wetenschappelijke kennis en zoekt vanuit de kennisvraag aansluiting bij de meest actuele internationale beleidscontext.

Bij de ontwikkeling van het werkprogramma is rekening gehouden met de VenW-Nota Internationale Strategie 2009. Er wordt in het onderzoek aangesloten bij de prioritaire thema's en dossiers binnen de pijlers 'VenW en Europa', 'Klimaat, duurzame concurrentiekracht' en 'Kennis en innovatie'. Ook is het KiM via onderzoek aangesloten op de thema's voor de International Transport Fora in 2009 en 2010.

Daarnaast is het KiM bij de ontwikkeling en uitvoering van enkele internationale onderzoeksprogramma's betrokken. Via de Research Committee van Joint Transport Research Centre draagt het bij aan het onderzoeksprogramma van de OECD-ITF. Tevens is het KiM actief in het Europese platform ERANET Transport.



---

---

---

## 3. Thema's en projecten

---

In dit hoofdstuk wordt per programma een overzicht gegeven van de onderzoeksthema's en projecten van het KiM voor 2009. Het gaat hierbij om alle projecten die leiden tot een eigen KiM-product. De projecten bestaan uit een combinatie van nieuwe projecten, en opgestarte projecten uit 2008 die doorlopen in 2009. Hierbij lichten we uitsluitend gezichtsbepalende en prioritaire projecten toe. Dit betreft de zogenaamde categorie 1 en 2 projecten, zie paragraaf 2.5.

De 'categorie 3-projecten' worden alleen in het tabeloverzicht in paragraaf 3.7 vermeld en niet nader toegelicht bij de beschrijving van programma's. Deze categorie betreft de projecten die pas in de tweede helft van 2009 wordt opgestart, tenzij er dan nieuwe prioritaire projecten worden gevraagd.

In paragraaf 3.8 wordt inzicht gegeven in de begeleidingsprojecten waarin de expertise van KiM-medewerkers wordt gevraagd, zonder dat dit tot een eigen product leidt. Ook besteden we in dit hoofdstuk aandacht aan promotieonderzoeken. In de bijlage staat een overzicht van projecten die momenteel worden afgerond en die net in het nieuwe jaar zullen worden gepubliceerd of opgeleverd (vóór 1 maart 2009). Deze worden verder niet besproken in dit hoofdstuk.

### 3.1 Gedrag

Mensen verplaatsen zich omdat ze verschillende activiteiten op verschillende locaties moeten of willen uitoefenen. Goederen worden verplaatst om ze elders te kunnen gebruiken. Inzicht in het keuzegedrag achter verplaatsingen maakt duidelijk welke mogelijkheden er zijn om het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden. Binnen het programma 'Gedrag' worden studies verricht naar de achterliggende factoren van het verplaatsingsgedrag. Ook worden ontwikkelingen in het verplaatsingsgedrag in beeld gebracht. Hierbij wordt gekeken naar het gedrag van zowel burgers als bedrijven. Instrumenten voor gedragsbeïnvloeding vallen eveneens onder dit programma. Binnen dit programma zal regelmatig samenwerking worden gezocht met het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).

Binnen het programma 'Gedrag' worden de volgende twee onderzoeksthema's onderscheiden:

- 3.1.1 Typering, trends en verkenningen;
- 3.1.2 Gedragsbeïnvloeding.

*Programmamanager is Odette van de Riet.*

### 3.1.1. Thema 'Typering, trends en verkenningen'

De projecten die onder dit thema vallen zijn erop gericht om het huidige en toekomstige verplaatsingsgedrag van zowel burgers als bedrijven in kaart te brengen en te analyseren. Doel ervan is inzicht te verkrijgen in het verplaatsingsgedrag en de factoren die dit verplaatsingsgedrag beïnvloeden, zoals persoonskenmerken, productkenmerken, omgevingsfactoren en de achterliggende motieven.

Het thema kent twee componenten: ten eerste typering en ten tweede trends en verkenningen. Bij typering gaat het om het duiden van verschillende typen leefsituaties en leefstijlen van individuen aan de ene kant en verschillende typen bedrijfssituaties aan de andere kant. Hierbij wordt inzicht gegeven in de bijbehorende verschillen in verplaatsingsgedrag. De projecten die gericht zijn op trends en verkenningen geven een overzicht van de ontwikkelingen in het verplaatsingsgedrag. Daarbij wordt in kaart gebracht wat de mogelijke gevolgen van economische, demografische, sociaal-culturele en ruimtelijke ontwikkelingen zijn op het verplaatsingsgedrag nu en in de toekomst.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
G901 Bevolkingskrimp in de regio's	DGMo	Middel	n.v.t.
G702 ERANET 'Keep moving'	DGMo	Klein	n.v.t.
G704 Gezinsmobiliteit en groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen	DGMo	Groot	n.v.t.
G802 Verklaringsmodel mobiliteitsontwikkelingen	Eigen initiatief	Groot	n.v.t.
G804 Typering van mobiliteitsgebruikers	DGMo	Klein	n.v.t.

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

#### *G901 Bevolkingskrimp in de regio's*

In verschillende (landelijke) regio's in Nederland krimpt de bevolking. In bepaalde gebieden zal in 2025 de bevolking met 10% zijn afgenomen. Als gevolg daarvan kan het aanbod van voorzieningen drastisch afnemen. Mensen zullen voor hun dagelijkse behoeften verder moeten reizen. De vraag naar en het aanbod van mobiliteitsvoorzieningen zal eveneens aan verandering onderhevig zijn. De contramal van regionale krimp is groei van de bevolking in stedelijke gebieden. Dat zou consequenties kunnen hebben voor de volle wegen in en rondom de stedelijke gebieden tijdens de spitsperiodes. In deze verkenning wordt nagegaan of, hoe en in welke mate de bevolkingskrimp effecten heeft op de mobiliteit. Worden specifieke bevolkingsgroepen geraakt door veranderingen in mobiliteit en zo ja, in welke mate? Zijn er veranderingen te verwachten in het aanbod van mobiliteitsdiensten? Wordt als gevolg van een toename van de bevolking in de stedelijke gebieden de druk op het randstedelijk wegennet groter en welke consequenties heeft dat voor de bereikbaarheid? In het onderzoek wordt aangesloten bij de huidige WLO-scenario's (Welvaart en Leefomgeving). Tevens wordt bezien of de resultaten aanleiding geven om die bij te stellen. De uitvoering van het onderzoek wordt afgestemd met het Planbureau voor de Leefomgeving.

---

#### *G702 ERANET 14 'Keep moving'*

Het KiM participeert in het internationale project ERANET, werkgroep 14, die in 2007 het multinationale werkprogramma ('Keep Moving') op het gebied van demografische ontwikkelingen en transport heeft opgezet. Als uitvloeisel van dit programma is een internationaal onderzoek gestart 'Senior life transition points and their implications for everyday mobility: perspectives, patterns, scenarios and the issue of car use'. Dit project wordt in samenwerking tussen Nederland, Zweden en Oostenrijk uitgevoerd. De nadruk in het onderzoek ligt op de veranderingen in de levensfase van ouderen en de mobiliteitseffecten die daaruit voortkomen. De doorlooptijd van het programma is 2007-2011.

#### *G704 Gezinsmobiliteit en de groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen*

De voortschrijdende democratisering binnen gezinnen en de groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen zorgt ervoor dat beslissingen steeds meer het resultaat zijn van gezamenlijk overleggen en onderhandelen. Hierbij valt niet alleen te denken aan de aanschaf van de aankoop van de tweede of derde auto, maar ook aan de keuze voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten. Hoe ziet de gezinsmobiliteit er uit en welke veranderingen treden daarin op? Speciale aandacht gaat uit naar de groei van de arbeidsparticipatie van vrouwen en het gedrag van kinderen en jongeren. Inzicht in gedragingen van huishoudens kan nieuw licht werpen op de ontwikkelingen in het verplaatsingsgedrag en het keuzegedrag achter de verplaatsingen. Dit verkennende onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).

#### *G802 Verklaringsmodel mobiliteitsontwikkelingen*

Voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is het van belang te weten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt en wat de invloed van beleidsmaatregelen en externe factoren daarop is. Om ontwikkelingen in de mobiliteit beter te kunnen duiden en om tegemoet te komen aan de informatiebehoefte bij VenW, ontwikkelt het KiM een eenvoudig verklaringsmodel. Dit model geeft aan welke maatschappelijke ontwikkelingen en beleidsmaatregelen een bijdrage hebben geleverd aan veranderingen in de mobiliteit. Er wordt aangesloten bij het model dat verklaringen geeft voor de ontwikkeling van congestie op het Nederlandse hoofdwegennet (B723 Verklaring congestie autosnelwegen).

#### *G804 Typering van mobiliteitsgebruikers*

Er zijn grote verschillen in mobiliteitsgedrag tussen Nederlanders. Vaak zijn die terug te voeren op de leefsituatie en leefstijlen van individuen. Zo zijn er Nederlanders die dagelijks vastzitten in de file, mensen die geen andere keuze hebben dan het openbaar vervoer, Nederlanders die wel een keuze hebben en die ook bewust maken, vervoersarme plattelandsbewoners, fietsliefhebbers, auto-afhankelijke tweeverdieners, vitale en uithuizige ouderen et cetera. In dit project wordt gezocht naar een voor onderzoek en beleid bruikbare indeling naar doelgroepen, die later als kapstok of als indelingscriterium in meerdere rapportages en adviezen van het KiM gebruikt kan worden.

### **3.1.2. Thema 'Gedragsbeïnvloeding'**

Binnen dit thema gaat het om het beïnvloeden van gedrag door middel van het invoeren of toepassen van specifieke maatregelen. Bijvoorbeeld OV-investeringen, beprijzen, belonen. Het geeft inzicht in de effecten van bestaande en mogelijk te nemen beleidsmaatregelen en

alternatieven. De projecten in dit thema maken gebruik van de resultaten uit het thema 'Typing, trends en verkenningen' waarin inzicht wordt gegeven in het verplaatsingsgedrag en de achterliggende factoren en motieven.

In dit thema wordt een onderscheid gemaakt tussen projecten die gericht zijn op ex-post- en ex-antebeleidsanalyses. Ex-postbeleidsanalyses betreffen beleidsevaluaties waarin inzicht wordt gegeven in de mate waarin de beoogde beleidsdoelinden zijn bereikt en de mate waarin waargenomen effecten zijn toe te schrijven aan de beleidsinstrumenten. Het doel van ex-antebeleidsanalyses is om beleidsmakers te ondersteunen in hun oordeelsvorming door inzicht te geven in de problematiek, de mogelijkheden voor beleid en de effecten van de inzet van mogelijke beleidsinstrumenten.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
G904 Effecten vliegtax	DGLM	Middel	Schiphol
G905 Priming en de implementatie van beprijzing	DGMo	Groot	Anders Betalen voor Mobiliteit

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

#### *G904 Effecten vliegtax*

Met ingang van juli 2008 betaalt iedere luchtreiziger die vanaf een Nederlandse luchthaven vertrekt een extra bedrag op de ticketprijs, afhankelijk van de afstand die gereisd wordt. Deze zogenaamde vliegtax is ingevoerd om reizigers meer bewust te laten kiezen voor een vervoerwijze om zodoende de CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren. Het kabinet voert aan dat deze heffing leidt tot een schoner milieu. Vliegmaatschappijen en luchthavens geven echter aan dat veel luchtreizigers uitwijken naar buitenlandse luchthavens, direct over de grens (o.a. Brussel, Düsseldorf). Dit om de extra belasting te ontlopen. In deze ex-postanalyse wordt onderzocht welk effect de introductie van de vliegtax heeft op het keuzegedrag van reizigers voor een bepaalde luchthaven. Ook wordt onderzocht in hoeverre met de introductie van ETS (Emission Trading Scheme) sprake zal zijn van een stapeling van heffingen, en welke effecten dat heeft.

#### *G905 Priming en implementatie van beprijzing*

Priming is een methode om via prikkels (boodschappen) in de gedragsomgeving dat gedrag bij te sturen. In de wereld van de marketing wordt al langer gebruikgemaakt van deze mogelijkheden. Op het terrein van verkeer en vervoer zijn de mogelijkheden nog nauwelijks onderzocht, al zijn er enkele uitzonderingen. Zo is er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om automobilisten door middel van priming rustiger te laten rijden. De introductie van de kilometerprijs betekent dat automobilisten met een nieuw product, een meter in de auto, zullen worden geconfronteerd. Niet alleen de hoogte van de tarieven, maar ook de wijze waarop automobilisten de kosten beleven, via de meter in de auto, heeft invloed op hun handelen. Men is zich constant bewust van het prijskaartje dat aan het onderweg zijn hangt. Hoe gaan automobilisten om met de informatie die ze krijgen over de prijs die ze moeten betalen? De KiM-publicatie 'Psychologie en prijsbeleid' (november 2008) biedt eerste inzichten in de gedragseffecten op basis van de literatuur en bestaande theorieën. Er wordt onder andere ingegaan op het belang van feedback bij de invoering van kilometerheffing. Dit vervolgonderzoek gaat specifiek in op de mogelijkheden van priming bij automobilisten

---

door daadwerkelijk in de empirie te toetsen hoe zij de kilometerprijs ervaren. Het project is bedoeld als aanvulling op de praktijkproef die DVS voorbereidt voor Anders Betalen voor Mobiliteit.

## **3.2 Bereikbaarheid en Mobiliteit**

Binnen het kennisveld 'Bereikbaarheid en Mobiliteit' wordt onderzoek verricht naar ontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer. Ook studies om meer grip te krijgen op het begrip bereikbaarheid horen in dit kennisveld thuis. Het KiM richt zich op alle modaliteiten (lucht, water, weg, spoor).

Binnen het programma 'Bereikbaarheid en Mobiliteit' worden de volgende onderzoeksthema's onderscheiden:

- 3.2.1 Mobiliteit en toekomstverkenningen;
- 3.2.2 Effecten beleidsmaatregelen op mobiliteit en bereikbaarheid;
- 3.2.3 Modelinstrumentarium en basiskennis.

*Programmamanager is Carl Koopmans.*

### **3.2.1. Thema 'Mobiliteit en toekomstverkenningen'**

In dit thema gaat het om analyses van ontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer, waarbij onderscheid kan worden gemaakt naar enerzijds onderzoek naar heden en verleden, en anderzijds verkenningen van de toekomst. Een ander onderscheid dat daarbij kan worden gemaakt betreft het onderscheid tussen algemene informatie (Mobiliteitsbalans, langetermijnscenario's) en thematische studies (Files onderliggend wegennet, Vier Vergezichten Schiphol).

In studies van het heden en verleden worden niet alleen situaties en ontwikkelingen beschreven, maar worden ook 'waaromvragen' beantwoord. Bijvoorbeeld in de Mobiliteitsbalans 2008 werden de oorzaken van de congestiegroei kwantitatief geduid. Daarbij blijkt dat trends als een toenemende bevolking en een hogere arbeidsparticipatie meer invloed hebben dan beleidsmaatregelen. Ook kunnen met dit type studies bestaande beelden worden bevestigd, versterkt of ontkracht. Een voorbeeld is het beeld dat congestie vooral een probleem op snelwegen is. Dit kan invloed hebben op de accenten die in het beleid worden geplaatst. Ook kunnen met beschrijvende studies witte vlekken in de kennis worden gevuld. Het gaat bijvoorbeeld om een studie naar de kortetermijneffecten van veranderingen van de brandstofprijs. Ook dit type studies kan aanleiding zijn voor nieuw of ander beleid.

Het VenW-beleid is sterk gericht op de lange termijn. Toekomstverkenningen vormen daarbij een belangrijke basis. Aangezien sommige scenario's mogelijk niet meer actueel zijn, tracht het KiM te bevorderen dat de toekomstbeelden worden geactualiseerd. Ook worden de gevolgen van belangrijke trends uitgewerkt

(bijvoorbeeld globalisering). Bij toekomstverkenningen gaat het KiM niet uit van één beeld, maar van meerdere scenario's. Deze aanpak is van belang om robuuste beleidsstrategieën te ontwikkelen voor de middellange en lange termijn. Bijvoorbeeld voor het investeringsbeleid: moet er geïnvesteerd worden in extra infrastructuur en zo ja, wanneer? En in welke mate? Of zijn er andere oplossingen mogelijk? Scenario's zijn een belangrijk middel om antwoorden op deze vragen te exploreren.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
B901 Actualisatie langetermijnsenario's	DGMo/DGLM	Groot	n.v.t.
B902 Mobiliteitsbalans 2009	DGMo/DGLM	Groot	n.v.t.
B903 Files onderliggend wegennet en weekends	Eigen initiatief	Groot	Congestie
B905 Kortetermijneffecten brandstofprijzen	DGMo	Klein	n.v.t.
B906 Landzijdige bereikbaarheid Eindhoven en Lelystad	DGLM	Middel	Schiphol
B918 Economische crisis en mobiliteit	DGMo	Klein	n.v.t.
B803 JTRC Globalisation and trade	DGLM	Klein	n.v.t.

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

#### *B901 Actualisatie langetermijnsenario's*

In 2006 zijn de nieuwe langetermijnsenario's van de planbureaus verschenen. In dit verkennende project zal worden geïnventariseerd welke aanpassingen sindsdien hebben plaatsgevonden als gevolg van nieuwe inzichten. Ook zal er worden geïnventariseerd of naar de mening van het KiM nog meer aanpassingen nodig zijn. Het project zal plaatsvinden in overleg met DVS en de planbureaus. Het doel is om te komen tot actuele en adequate verkeers- en vervoersprognoses. Het project zal specifiek ook aandacht besteden aan de vragen:

- Hoe om te gaan met de fluctuerende olieprijs? Moeten de WLO-scenario's hierop worden aangepast?
- De kwaliteit van goederenvervoerprognoses over de weg, spoor en vaarwegen. Kloppen de prognoses? Kan het beter?

#### *B902 Mobiliteitsbalans 2009*

De jaarlijks uit te brengen Mobiliteitsbalans is een van de kernproducten van het KiM. Het geeft een overzicht van de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland. Naast een beschrijving van de ontwikkeling van de mobiliteit geeft het verklaringen voor de groei van het personen- en goederenvervoer. In de Mobiliteitsbalans 2009 staan de volgende vragen centraal:

- Welke ontwikkelingen hebben zich tussen 2000 en 2008 voorgedaan in de groei van de personen- en goederenmobiliteit in Nederland?
- Welke verklaringen (endogene en exogene factoren) kunnen worden aangedragen voor de geconstateerde groei?
- Wat zijn de effecten van die groei op de ontwikkelingen in de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het milieu?
- Welke andere factoren (endogeen en exogeen) hebben bijgedragen aan de ontwikkelingen in de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het milieu?
- Wat zijn de afgeleide kosten voor de samenleving?

Daarnaast worden één of meerdere onderwerpen nader uitgediept. Dit kunnen 'witte vlekken' in de kennis zijn, beschouwingen over actuele onderwerpen of aanvullende analyses op onderwerpen die in de Mobiliteitsbalans zijn behandeld. In deze balans

---

wordt aandacht besteed aan de effecten van economische crises op de mobiliteit.

Vragen die daarbij aan de orde komen zijn onder meer:

- Zien we het verplaatsingsgedrag van de bevolking in periodes van economische neergang veranderen? Zo ja, in welke mate?
- Zijn er effecten in de mate van congestie waar te nemen?
- Is er een effect op de verkeersveiligheid en het milieu?
- Is er een effect op de vervanging van het autopark? Zo niet, welke verklaringen kunnen daarvoor worden aangedragen?
- Leiden economische crises tot een afname van de maatschappelijke kosten veroorzaakt door mobiliteit, in vergelijking met periodes van economische groei?

Het doel van de Mobiliteitsbalans is om beleidsmakers, onderzoekers, politici en organisaties werkzaam in het veld van verkeer en vervoer van objectieve (achtergrond)informatie te voorzien. De resultaten kunnen gebruikt worden voor de beleidsvorming of voor wetenschappelijke verhandelingen en vormen input voor het maatschappelijk debat over mobiliteit in zijn algemeenheid.

#### *B903 Files onderliggend wegennet en weekends*

De beleidsmatige discussie over files gaat over het hoofdwegennet en over werkdagen. In dit project verkent het KiM de fileproblematiek op het onderliggende wegennet (alle dagen) en op het hoofdwegennet in het weekend. De reden is dat er aanwijzingen zijn dat de fileproblematiek op de onderliggende wegen in het weekend sterk aan het toenemen is. Het project ontsluit ook informatie over het gebruik van het onderliggend wegennet, voor zover statistieken daarvoor aanwezig zijn.

#### *B905 Kortetermijneffecten brandstofprijzen*

De olieprijs heeft een enorme piek van bijna 150 dollar per vat bereikt in 2008. De daarbij behorende veranderingen in de brandstofprijzen leveren een prima informatiebron voor een analyse van de kortetermijneffecten op het verplaatsingsgedrag. Op basis van deze analyse zullen kortetermijnbrandstofprijselasticiteiten worden geschat. Deze informatie kan niet alleen helpen mobiliteitsontwikkelingen beter te verklaren, maar biedt ook aanknopingspunten voor beleid: bijvoorbeeld gericht op het voorkomen van scherpe prijsveranderingen.

#### *B906 Landzijdige bereikbaarheid Eindhoven en Lelystad*

De zogenaamde Alderstafel heeft geadviseerd om Schiphol te laten groeien tot 510.000 vliegbewegingen en voor 70.000 vliegbewegingen ruimte te zoeken op regionale velden. Hierbij wordt vooral gedacht aan Lelystad en Eindhoven. Dit heeft gevolgen voor de luchtzijdige capaciteit van deze velden, maar mogelijk ook voor de landzijdige bereikbaarheid. In deze verkennende studie wordt onderzocht welke effecten de groei van de regionale luchthavens op de bereikbaarheid met zich meebrengt en welke beleidsmogelijkheden bestaan om deze effecten te mitigeren.

#### *B918 Economische crisis en mobiliteit*

De huidige economische crisis roept vragen op bij VenW. Wat zijn de gevolgen voor verkeersstromen, knelpunten, vervoerssectoren en beleidsdoelen? Het ministerie heeft het KiM verzocht om op korte termijn een overzicht te maken van de huidige inzichten. In de signaleringsnotitie beschrijven we verschillende (deel)sectoren. Daarbij geven we eerst aan welke ontwikkelingen zich hebben voorgedaan in de laatste maanden van 2008 en vergelijken dat met 2007. Vervolgens schetsen we een kortetermijnvoorzicht. De notitie beschrijft achtereenvolgens de automobilititeit, de luchtvaart en het goederenvervoer. Het openbaar vervoer blijft buiten beschouwing, omdat de invloed



---

van de crisis daar naar verwachting relatief beperkt is. In juni 2009 zal het KiM in de Mobiliteitsbalans opnieuw, en meer uitvoerig, aandacht besteden aan de invloed van de crisis. Naar verwachting zal dan meer duidelijk zijn, enerzijds over de economische trends en anderzijds over de invloed van de crisis op het verkeer en vervoer.

*B803 JTRC Globalisation and Trade*

Het thema van het 'International Transport Forum' (ITF) in april 2009 is 'The globalisation of trade and its implications for transport and transport infrastructure'. Het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken heeft het KiM gevraagd om een bijdrage aan deze ITF te leveren via het aanleveren van kennis en onderzoek, vooral in de vorm van meta-analyses.

### 3.2.2. Thema 'Effecten beleidsmaatregelen op mobiliteit en bereikbaarheid'

Informatie over de effecten van beleid is een belangrijke input voor beleidsafwegingen. Daarbij gaat het niet alleen om de afweging tussen het wel of niet kiezen voor bepaalde maatregelen, maar ook om verdere optimalisatie van maatregelen. Het KiM zal in 2009 informatie genereren over effecten van uiteenlopende vormen van beleid op het terrein van mobiliteit en bereikbaarheid. Enerzijds gaat het daarbij om generieke analyses van het effect van beleid in combinatie met autonome trends (bijvoorbeeld de Mobiliteitsmonitor) en anderzijds om effectenanalyses van meer specifieke beleidsopties (bijvoorbeeld digitalisering van toezicht). In reactie op de tussenevaluatie van het KiM, waarin meer prikkelend en vernieuwend onderzoek werd gevraagd, wordt ook onderzoek gedaan naar beleidsopties buiten het normale spectrum, zoals een onderzoek naar onder andere de effecten van geheel nieuwe verbindingen (B908 Netwerkanalyse wegennet West-Nederland).

We verwachten met name bij dit thema gedurende het jaar nog additionele vragen. Hiermee zal flexibel worden omgegaan; de beleidsdiensten kunnen aangeven welke prioriteiten zij hebben ten aanzien van 'hun' KiM-onderzoeken.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
B907 Mobiliteitsmonitor 2009	DGMo	Middel	n.v.t.
B908 Netwerkanalyse wegennet West-Nederland	Eigen initiatief	Middel	Randstad urgent
B910 Benuttingsscanner	DGMo	Middel	Congestie

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

*B907 Mobiliteitsmonitor 2009*

De Nationale Mobiliteitsmonitor rapporteert over de ontwikkeling van indicatoren die zijn afgeleid uit de essentiële beleidsonderdelen van de Nota Mobiliteit. Ook worden verklaringen gegeven voor geconstateerde ontwikkelingen in de indicatoren. Het KiM is gevraagd om informatie aan te leveren voor deze monitor.

---

#### *B908 Netwerkanalyse wegennet West-Nederland*

Wegen in de Randstad worden gekenmerkt door congestie en door leefbaarheidsproblemen. Veel snelwegen lopen door of langs stedelijke gebieden. De combinatie van stadsverkeer en doorgaand verkeer leidt daarbij tot congestie. Daarnaast leidt het verkeer in de stedelijke gebieden tot geluidhinder, emissies van fijn stof en negatieve gezondheidseffecten. Dit onderzoek betreft een globale verkenning van de effecten van aanpassingen van het wegennetwerk in de Randstad. Het project wil prikkelen en vernieuwen, door naast de gangbare verbeteringen van het bestaande wegennet (wegverbredingen, benutting) ook de effecten van geheel nieuwe verbindingen te onderzoeken. Daarbij worden de voor- en nadelen van aanpassingen breed beschouwd. Niet alleen effecten op congestie en reistijden, maar ook gevolgen voor leefbaarheid, milieu, natuur en gezondheid worden meegenomen. Tevens zal er aandacht zijn voor investeringskosten en voor maatregelen die omgevingseffecten kunnen mitigeren, zoals tunnels. Als integratiekader wordt de maatschappelijke kosten-batenanalyse gebruikt (OEI, Onderzoek Effecten Infrastructuur). Naar verwachting zullen zowel de voordelen als de kosten van netwerkaanpassingen groot zijn. Diverse varianten zullen op hoofdlijnen worden onderzocht, zowel verkeerskundig als qua milieueffecten, en met een beknopte 'kengetallen kosten-batenanalyse'. Dit project zal naar verwachting in de tweede helft van 2009 worden gestart en zal in 2010 worden afgerond.

#### *B910 Benuttingsscanner*

In het Beleidskader Benutten worden mogelijkheden beschreven voor een betere benutting van de wegcapaciteit. Wegbeheerders komen met verschillende investeringsvoorstellen voor een betere benutting. Er is momenteel weinig inzicht in de kosten en baten. Ook wordt verondersteld dat de efficiency en kwaliteit van de voorstellen verbeterd kunnen worden. Het KiM ontwikkelt een afwegingskader voor investeringen in benutting en geeft aan hoe dit toegepast kan worden.

### **3.2.3. Thema 'Modelinstrumentarium en basiskennis'**

De kwaliteit van analyses en toekomstbeelden bepaalt mede de kwaliteit van het beleid. Verkeers- en vervoersmodellen spelen een belangrijke rol in de strategische beleidsvoorbereiding. Ook worden modellen gebruikt bij het verklaren van mobiliteitsontwikkelingen. Daarom werkt het KiM in verschillende projecten aan het stimuleren van een beter modelinstrumentarium en een betere gegevensbasis.

Een voorbeeld is een kritische beschouwing van de kwaliteit van eerdere voorspellingen; met mogelijke consequenties voor de gebruikte modellen. In een ander project wordt direct naar (goederenvervoer)modellen zelf gekeken. Een ander voorbeeld is het verzamelen van (langetermijn)data die nodig zijn voor goede beleidsanalyses. Ook actuele vragen kunnen aanleiding zijn voor dit type onderzoek. Een voorbeeld is het ontwikkelen van een kwaliteitsindicator voor de betrouwbaarheid van transportnetwerken.

Tot slot verzorgt het KiM de vraagarticulatie van VenW met betrekking tot modelontwikkeling. Hiervoor overlegt het KiM regelmatig met DVS, de dienst die de meeste modellen in beheer heeft.

Projecten in categorie 1 en 2		Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
B723	Verklaring congestie autosnelwegen	DGMo	Middel	Congestie
B805	Evaluatie goederenvervoermodellen	DGLM	Klein	n.v.t.
B824	Kwaliteitsnormen netwerk	DGMo	Klein	n.v.t.

<sup>1</sup> *Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte*

#### *B723 Verklaring congestie autosnelwegen*

In dit project gaat het om de vraag of een verklaring gegeven kan worden voor de ontwikkeling van de congestie op autosnelwegen. De analyse is gericht op de beantwoording van de volgende vragen:

- Wat is de ontwikkeling van de congestie op het hoofdwegennet?
- Welke maatregelen zijn uitgevoerd op het gebied van filereductie?
- Welke andere relevante ontwikkelingen zijn er?
- Hoe kan de ontwikkeling van de bereikbaarheid op autosnelwegen verklaard worden op basis van de maatregelen en de andere relevante ontwikkelingen?

In het onderzoek wordt samengewerkt met DVS.

#### *B805 Evaluatie goederenvervoermodellen*

De sterke groei van het goederenvervoer en -verkeer brengt een aantal specifieke beleidsvragen met zich mee die slechts deels beantwoord kunnen worden met de beschikbare goederenvervoermodellen. Eén doel van dit project is om in kaart te brengen welke beleidsvragen het betreft en welke mogelijkheden de beschikbare modellen hebben om deze vragen te beantwoorden. Een ander doel is om samen met DVS en TNO een gestructureerd overleg te initiëren tussen modelgebruikers, -toepassers en -ontwikkelaars. Het project wil prikkelen en vernieuwen.

#### *B824 Kwaliteitsnormen netwerk*

Er is behoefte aan de ontwikkeling van een toets die naast de huidige MKBA-uitkomsten, de verbetering van de kwaliteit van het hoofdwegennet weergeeft. De gedachte is om met de toets uit te kunnen rekenen of een tracé na een investering aan een bepaalde gewenste kwaliteitsnorm voldoet. Dit is relevante beleidsinformatie die een rol kan spelen bij politieke besluitvorming rond een investering. Het KiM verkent een aantal mogelijkheden van een indicator voor de kwaliteit van een weg of een netwerk.

### **3.3 Leefomgeving en Ruimte**

Verkeer leidt tot negatieve effecten op de leefomgeving. Zo draagt verkeer in Nederland voor ongeveer 20% bij aan de uitstoot door mensen van kooldioxide (CO<sub>2</sub>). Te hoge concentraties CO<sub>2</sub> in de lucht kunnen leiden tot klimaatverandering. Mobiliteitsbeleid kan ook de ruimte beïnvloeden: nieuwe infrastructuur kan bijvoorbeeld open landschappen aantasten en nieuwe infrastructuur kan een gewenste -maar soms ook een ongewenste- structurerende werking hebben op de omringende ruimte. Andersom treedt ook op: besluiten in het ruimtelijke beleid, zoals grootschalige verstedelijking of het creëren van meer ruimte voor water, zullen gewenste maar soms ook ongewenste consequenties hebben voor het mobiliteitsbeleid.

Binnen het programma 'Leefomgeving en Ruimte' worden twee soorten studies uitgevoerd. De eerste soort is naar de samenhang tussen

---

mobiliteit en leefomgevingsaspecten. Wat is de bijdrage van verkeer aan milieueffecten? Wat zijn de kosten en effecten van beleidsalternatieven om de negatieve effecten te beperken? Het tweede type onderzoek richt zich op het ontwikkelen van kennis naar de wijze waarop mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen met elkaar interfereren.

Op beide terreinen zal regelmatig samenwerking worden gezocht met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

Het programma 'Leefomgeving en Ruimte' bestaat in 2009 uit de volgende onderzoeksthema's:

- 3.3.1 Analyse ontwikkelingen in leefomgeving en ruimte;
- 3.3.2 Effecten beleidsmaatregelen gericht op leefomgeving en ruimte.

*Programmamanager is Odette van de Riet.*

### **3.3.1. Thema 'Analyse ontwikkelingen in leefomgeving en ruimte'**

Dit thema beoogt de invloed van ruimtelijke ontwikkeling op mobiliteit te analyseren en te verkennen. In 2009 is een belangrijke vraag binnen dit thema: wat betekenen klimaatverandering en beleid om Nederland aan klimaatverandering aan te passen (adaptatie) voor het mobiliteitsbeleid? De gedachte is dat de beleidsontwikkeling 'adaptatie' en de beleidsontwikkeling rond mobiliteit op dit moment redelijk gescheiden van elkaar verlopen. Echter, het is voorstelbaar dat het verstandig is om nu al met bepaalde adaptatievoorstellen, zoals meer ruimte voor water, rekening te houden in het transport- en infrastructuurbeleid. Een andere belangrijke vraag in dit thema is de impact van nieuwe verstedelijkingsvoorstellen op de mobiliteit en de bereikbaarheid. Ook ontwikkelingen op het vlak van veiligheidsrisico's vallen binnen dit thema.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
L901 Bereikbaarheid verstedelijkte regio's	DGMo	Groot	Randstad Urgent
O806 Effecten economische ontwikkelingen op nalevingsgedrag en veiligheidsrisico's in de luchtvaartsector	IVW	Middel	n.v.t.

<sup>1</sup> *Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte*

#### *L901 Bereikbaarheid verstedelijkte regio's*

In de Randstad en in de regio Arnhem/Nijmegen liggen flinke verstedelijkingsopgaven. In dit project worden deze opgaven geanalyseerd op de gevolgen voor verkeer en vervoer. Levert verdere verstedelijking extra filedruk op? Is het OV-aanbod in die regio's toereikend? Welke beleidsalternatieven zijn voorstelbaar om de verstedelijkingsopgaven en mobiliteitsbehoeften zoveel als mogelijk op elkaar af te stemmen? De bredere vraag betreft wat de bereikbaarheid van regio's is en wat de beleidsmogelijkheden zijn.

---

*O806 Effecten economische ontwikkelingen op nalevingsgedrag en veiligheidsrisico's in de luchtvaartsector*

De Inspectie Verkeer en Waterstaat baseert haar toezicht onder andere op risicoanalyses en nalevingsmetingen. Dit onderzoek is een verkenning naar de mate waarin economische veranderingen invloed hebben op nalevingsgedrag en daarmee op veiligheid, in de luchtvaartsector. Waar is het bestaan van een mogelijk causaal verband tussen economische groei of krimp en naleving van afhankelijk? Hoe kan de Inspectie Verkeer en Waterstaat hier op anticiperen?

### **3.3.2. Thema 'Effecten beleidsmaatregelen gericht op leefomgeving en ruimte'**

Er is en er wordt veel beleid ingezet om de effecten van mobiliteit op de ruimte en leefomgeving te beperken. In de Mobiliteitsaanpak ('Vlot en veilig van deur tot deur') van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uit 2008 is duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt. Dit thema wil kennis ontwikkelen over effecten en kosten van beleid om mobiliteit duurzamer te maken. Een belangrijk deel van het onderzoek binnen dit thema zal gericht zijn op de CO<sub>2</sub>-problematiek. Dat is niet voor niets. Verkeer en vervoer is namelijk een van de weinige economische sectoren waar de CO<sub>2</sub>-uitstoot de afgelopen jaren relatief sterk is gegroeid. Prognoses, zoals de langetermijnsenario's van de planbureaus, laten tegelijkertijd zien dat met het huidige beleid de uitstoot verder zal toenemen. Er is nationaal en internationaal beleidsmatig veel behoefte aan kennis over opties om dit hardnekkige probleem aan te pakken.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
L904 Kostenefficiënte oplossingen voor post-Kyoto	DGLM	Groot	Klimaat-problematiek

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

#### *L904 Kostenefficiënte oplossingen voor post-Kyoto*

In 2009 zullen internationaal afspraken worden gemaakt over een nieuw klimaatverdrag (post-Kyoto). Verkeer en vervoer is nationaal en internationaal één van de weinige economische sectoren waar uitstoot van kooldioxide (CO<sub>2</sub>) hard groeit. Het KiM onderzoekt in dit kader een aantal vragen. Wat zijn de aandachtspunten bij het realiseren van reductie in deze sector? In hoeverre zijn er kostenefficiënte oplossingen in de verkeer- en vervoersector? Welke zijn deze? Is emissiehandel de beste optie vanuit kosteneffectiviteit? Hoe kan ETS worden vormgegeven in de luchtvaartsector en de maritieme sector?

## **3.4 Economie en Welvaart**

Binnen het programma 'Economie en Welvaart' vallen projecten en activiteiten van het KiM die betrekking hebben op de relatie tussen infrastructuur, bereikbaarheid en mobiliteit enerzijds en economie en welvaart anderzijds. Onder economie verstaan we hier de economische ontwikkeling van regio's, van sectoren en van Nederland als geheel.

---

Het bredere begrip welvaart omvat bijvoorbeeld ook congestie, veiligheid, de kwaliteit van het milieu en de aanwezigheid van natuur.

De centrale vraag binnen dit programma is hoe infrastructuur, bereikbaarheid en mobiliteit maximaal kunnen bijdragen aan de vergroting van de welvaart. Maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) zijn hierbij een belangrijk instrument. Binnen dit programma zal regelmatig worden samengewerkt met het Centraal Planbureau (CPB).

In lijn met het hiervoor beschreven onderscheid, worden binnen dit programma de volgende onderzoeksthema's onderscheiden:

- 3.4.1 Mobiliteit, infrastructuur en economie;
- 3.4.2 Methodiek afwegingskaders, waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyse;
- 3.4.3 Toepassing van afwegingskaders, waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyse.

*Programmamanager is Arjen 't Hoen.*

#### **3.4.1. Thema 'Mobiliteit, infrastructuur en economie'**

'Zonder mobiliteit staat alles stil' is een veelgehoorde uitspraak om het belang van mobiliteit voor de economie te onderstrepen. Deze uitspraak is ontegenzeggelijk juist. Maar met deze uitspraak is nog niet duidelijk in hoeverre het huidige en toekomstige functioneren van het mobiliteitssysteem bijdraagt aan economische ontwikkeling, of die juist belemmert. En ook is nog niet duidelijk in hoeverre en op welke manier VenW de economische ontwikkeling kan stimuleren met het beleidsinstrumentarium dat VenW ter beschikking staat.

Zowel de relatie tussen mobiliteit, infrastructuur en economische ontwikkeling als de manier waarop VenW de economische ontwikkeling kan stimuleren, staan centraal in dit thema. Het accent ligt hierbij op de mainports Rotterdam en Schiphol, inclusief de landzijdige verbindingen met deze mainports. Hiermee sluit dit onderzoeksthema aan op de actuele beleidsdiscussies rond de (verdere ontwikkeling van) Schiphol en Rotterdam.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
E901 Mainports en achterlandverbindingen	DGLM	Groot	Mainport Rotterdam
E803 Achterlandcongestie en de rol van short-sea en binnenvaart	DGLM	Middel	Mainport Rotterdam
E804 Containerlogistiek in de binnenvaart: vergelijking met buitenlandse zeehavens	DGLM	Klein	Mainport Rotterdam

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

---

#### *E901 Mainports en achterlandverbindingen*

Eén van de twaalf beleidsprioriteiten van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken voor 2009 heeft betrekking op een langetermijnvisie op de mainports, inclusief bereikbaarheid. Deze verkennende studie van het KiM kijkt naar de aansluiting tussen de twee mainports, de Rotterdamse haven en Schiphol, en het achterland. Daarbij wordt in beeld gebracht wat het belang daarvan is voor de ontwikkeling van de Nederlandse en Europese economie. Het project zal ook input leveren voor de discussie over de herziening van de richtsnoeren voor Trans-Europese Netwerken (TEN's). In 2008 is een start gemaakt met de herziening van de TEN-Richtsnoeren onder andere met het onderzoeksproject TEN-CONNECT. In het voorjaar van 2009 zal de Europese Commissie een Groenboek uitbrengen over de toekomst van de TEN's.

#### *E803 Achterlandcongestie en de rol van short-sea en binnenvaart*

De containerstromen van en naar de Rotterdamse haven zijn de afgelopen jaren fors gegroeid. Het goederenvervoer over de weg heeft te maken met toenemende congestie. Ook is het mogelijk dat milieunormering tot beperkingen zal leiden. De potentie van de andere modaliteiten, spoor en binnenvaart, wordt dus steeds belangrijker. De focus van dit verkennende project ligt op de potentie van short-sea en binnenvaart. In dit project wordt eerst de verwachte groei in containerstromen beschreven, en de knelpunten op de achterlandverbindingen. Daarna wordt in kaart gebracht welke potentiële ontwikkelingen in short-sea en binnenvaart kunnen bijdragen aan duurzame en bereikbare achterlandverbindingen. Ten slotte wordt de vraag beantwoord of er een rol voor de overheid is.

#### *E804 Containerlogistiek in de binnenvaart: vergelijking met buitenlandse zeehavens*

Zowel marktpartijen als overheid zijn van mening dat het noodzakelijk is om het aandeel van de binnenvaart in de containerlogistiek te laten toenemen. Dit is het gevolg van bereikbaarheidsproblemen en het streven naar duurzamer transport. Een van de problemen waarmee de containerbinnenvaart worstelt, is de congestie voor binnenvaartschepen in de zeehavens. De problematiek bij de binnenvaart is niet nieuw en waarschijnlijk niet uniek voor Nederland. Er is in het verleden al veel onderzoek gedaan naar mogelijke technische en organisatorische oplossingen in Nederlandse zeehavens (met name in Rotterdam). Het is daarom interessant te verkennen welke oplossingen in het buitenland bedacht en eventueel geïmplementeerd zijn en of daaruit leerervaringen te trekken zijn voor Nederland. Daarnaast is de vraag wat de rol van de overheid zou kunnen zijn bij de eventuele implementatie van kansrijke oplossingen.

### **3.4.2. Thema 'Methodiek afwegingskaders, waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyse'**

Er bestaan diverse instrumenten die gebruikt kunnen worden als hulpmiddel bij het afwegen van beleidsopties. Een van die instrumenten is de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). In een MKBA staan de effecten van een beleidsoptie op de welvaart centraal. Het gaat daarbij zowel om de kosten van een beleidsoptie als om de effecten voor onder andere economie, veiligheid en leefomgeving. Voor infrastructuurprojecten is op basis van de MKBA een leidraad ontwikkeld. Toepassing van deze leidraad leidt tot een overzicht van de kosten en baten van (diverse varianten van) een infrastructuurproject: een Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI).

Het KiM werkt zowel aan de verdere ontwikkeling van instrumenten als de MKBA, als aan de toepassing ervan bij concrete beleidsafwegingen. In dit thema staat de verdere ontwikkeling van de Leidraad OEI centraal. Het gaat daarbij zowel om het operationaliseren van bepaalde effecten van infrastructuurprojecten in OEI als om de inpassing in het beleids- en besluitvormingsproces.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
E904 Inpassingskosten in een MKBA	DGMo	Middel	Versnelling besluitvorming
E905 Ontwikkeling MKBA-methodieken - onderdeel a 'Robuustheid in MKBA's'	DGMo	Groot	n.v.t.
E821 Vertaling Elverding naar OEI	DGMo	Middel	Versnelling besluitvorming
E707 Economische waardering reistijden en betrouwbaarheid	DGMo/DGLM	Groot	n.v.t.

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

#### *E904 Inpassingskosten in een MKBA*

Om de omgeving zoveel mogelijk te sparen en om nieuwe infrastructuur of uitbreiding van bestaande infrastructuur mogelijk te maken, dienen bijna altijd inpassingsmaatregelen te worden genomen. In principe wordt uitgegaan van de kosten van maatregelen die wettelijk nodig zijn, bijvoorbeeld om de geluidhinder te beperken. In de praktijk blijken de kosten van inpassing hoger uit te komen. In het belang van de omgeving worden extra maatregelen genomen. Deze leiden tot hogere kosten, de zogenaamde bovenwettelijke inpassingskosten. De vraag is hoe met deze verwachte kosten in een MKBA kan worden omgegaan. Daarbij is tevens de vraag in welke mate er een uitruil is tussen hogere inpassingskosten en extra baten uit een betere omgevingskwaliteit.

#### *E905 Ontwikkeling MKBA-methodieken*

In dit verzamelproject zijn drie inventariserende onderzoeken naar mogelijke aanvullingen op de MKBA-methodologie gebundeld. Onderdeel a betreft een prioritair project. In de categorie 'overige projecten' vallen onderdelen b en c.

- **Onderdeel a. Robuustheid in MKBA's.** In de Mobiliteitsaanpak staat een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem in 2020 centraal. Dit betekent een systeem met sterke modaliteiten die stuk voor stuk genoeg capaciteit hebben, zodat ze bestand zijn tegen incidenten en onderhoudswerkzaamheden. Meer aandacht voor robuustheid vraagt op projectniveau om een goede verankering van dit begrip in de MKBA. In dit deelproject wordt bekeken in hoeverre robuustheid al in MKBA's wordt meegenomen, hoe dat gebeurt en hoe dat beter kan. Dit project wordt uitgevoerd in samenwerking met het CPB.

#### *E821 Vertaling Elverding naar OEI*

Het nieuwe MIRT-spelregelkader en de invoering van de aanbevelingen van Elverding hebben consequenties voor het gebruik van OEI. Kort samengevat leidt MIRT tot een verbreding van het toepassingsgebied van OEI tot het brede ruimtelijke domein. Elverding leidt ertoe dat in de verkenningenfase van infrastructuurprojecten nut en noodzaak wordt bepaald en het voorkeursalternatief wordt gekozen. Beide hebben consequenties voor de toepassing van OEI. Van belang is dat OEI ook in de toekomst



---

een heldere en transparante besluitvorming bevordert binnen deze nieuwe context. Dit project onderzoekt de consequenties van Elverding voor OEI, en komt met een concrete aanpak om deze consequenties te vertalen naar richtlijnen. Het project wordt in samenwerking met DVS uitgevoerd.

#### *E707 Economische waardering reistijden en betrouwbaarheid*

Twee belangrijke batenposten van congestiereductie voor de maatschappij zijn reistijdwinsten en betrouwbaarheidswinsten. Over de betekenis van reistijdwinsten is al veel kennis beschikbaar. Dit geldt echter nog niet voor betrouwbaarheidswinsten. Dergelijke kennis is onontbeerlijk voor het bepalen van maatschappelijke baten van infrastructuurprojecten en het afwegen van investeringsbeslissingen. Het doel van dit project is het vernieuwen van de huidige kengetallen voor reistijdwaardering en het vaststellen van kengetallen voor de waardering van reistijdbetrouwbaarheid.

### **3.4.3. Thema 'Toepassing afwegingskaders, waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyse'**

Het KiM werkt niet alleen aan de verdere ontwikkeling van instrumenten als de MKBA, maar past de MKBA ook toe bij concrete beleidsafwegingen. Het accent ligt hierbij op de toetsing van door andere partijen uitgevoerde MKBA's, het deelnemen in begeleidingscommissies en het beschrijven van de manier waarop een MKBA bij concrete beleidsafwegingen kan worden ingezet.

Slechts beperkt kan nu al worden voorzien waar en wanneer inzet van het KiM zal worden gevraagd. Gedurende het jaar zal flexibel worden omgegaan met verzoeken van beleidsdirecties om inzet van het KiM op dit gebied. De beleidsdirecties kunnen aangeven welke prioriteiten zij willen stellen ten aanzien van de inzet van het KiM.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
E906 Ondersteuning besluitvorming 4,5 mld. spooruitgaven	DGMO	Middel	Spoorambitie

<sup>1</sup> *Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte*

#### *E906 Ondersteuning besluitvorming 4,5 miljard spooruitgaven*

Het kabinet stelt 4,5 miljard euro beschikbaar voor verbeteringen in het spoorvervoer. De huidige MKBA's zijn een belangrijk hulpmiddel om het maatschappelijk rendement van deze investeringen in beeld te brengen. De onlangs afgeronde studie 'het belang van openbaar vervoer' brengt een aantal aspecten in beeld die in OV-KBA's beter kunnen worden meegenomen. Het gaat bijvoorbeeld om de waardering voor frequentieveranderingen, comfortverbeteringen en een grotere kans op een zitplaats. Doel van het project is om dergelijke aspecten voor spoorprojecten verder uit te werken, zodat de systematiek en praktijkuitvoering van MKBA's betere informatie voor besluitvorming oplevert.

## **3.5 Marktordening en de rol van de overheid**

In dit programma staat onderzoek centraal naar de manier waarop de overheid haar verantwoordelijkheid voor publieke belangen op een

---

effectieve en doelmatige manier kan waarborgen, en welke modellen voor marktordening in de diverse vervoerssectoren effectief en efficiënt zijn.

Ook binnen dit programma zal regelmatig worden samengewerkt met het CPB.

Binnen het programma 'Marktordening en de rol van de overheid' worden twee onderzoeksthema's onderscheiden:

3.5.1 Marktordening;

3.5.2 De rol van de overheid.

*Programmamanager is Arjen 't Hoen.*

### **3.5.1. Thema 'Marktordening'**

In dit thema staat de vraag centraal welke modellen voor marktordening in de diverse vervoerssectoren effectief en efficiënt zijn. Hierbij worden de achterliggende beleidsdoelen betrokken, maar ook het gekozen instrumentarium (inclusief wet- en regelgeving) en ervaringen in het buitenland en in het verleden.

---

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang	Beleidsthema
Niet van toepassing, alleen projecten in categorie 3			

---

### **3.5.2. Thema 'Rol van de overheid'**

Private partijen spelen een belangrijke rol in de verschillende deelmarkten van de mobiliteitsmarkt, bijvoorbeeld als het gaat om het ontwerp, de aanleg, het onderhoud en de financiering van infrastructuur. Een belangrijke vraag hierbij is hoe de overheid haar verantwoordelijkheid voor publieke belangen kan borgen. Daarvan afgeleid is de vraag welke overheidsrol het meest effectief en efficiënt is.

---

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
M902	Rol van de overheid in VenW-sectoren	DGMo	n.v.t.

---

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

#### *M902 Rol van de overheid in VenW-sectoren*

In het kader van het VenW-plan 'Veranderperspectief Bestuurskern' wordt door het Directoraat-Generaal Mobiliteit de actie 'Economisch Sectorbeleid' uitgevoerd. De kern van deze actie bestaat uit analyseren van het takenpakket en bepalen waar moderniseren mogelijk is. Vorig jaar is het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken gestart met de sectordoorklichting op basis van een door SEO Economisch Onderzoek ontwikkelde methodiek. In het directieteam van het Directoraat-Generaal Mobiliteit is afgesproken dat ook daar een dergelijke doorlichting zal plaatsvinden. Het KiM is gevraagd om bij dit project een toetsende rol te vervullen.

---

## 3.6 Overheidsorganisatie

Taken en bevoegdheden zijn in Nederland verspreid over verschillende overheidslagen. Dit geldt onder meer voor de verantwoordelijkheid voor aanleg en onderhoud van infrastructuur en voor het aanbod van openbaar vervoer. De verantwoordelijkheidsverdeling tussen de verschillende overheden is bovendien op een aantal belangrijke beleidsdossiers van Verkeer en Waterstaat in beweging.

Het programma 'Overheidsorganisatie' houdt zich bezig met de vraag welke verdeling van verantwoordelijkheden er binnen en tussen de diverse overheidslagen zijn en welke voor- en nadelen die hebben. Belangrijk aspect hierbij is ook de vormgeving van samenwerking tussen de verschillende overheidslagen.

Het programma 'Overheidsorganisatie' bestaat in 2009 uit drie onderzoeksthema's:

- 3.6.1 Institutionele structuur;
- 3.6.2 Governanceprocessen;
- 3.6.3 Organisatie van kennis.

*Programmamanager is Odette van de Riet.*

### 3.6.1. Thema 'Institutionele structuur'

De projecten uit dit thema hebben betrekking op de institutionele organisatie van de overheid als geheel. Het gaat daarbij om de rijksoverheid, de decentrale overheden en de Europese Unie. In de samenwerking tussen deze lagen zijn de formele spelregels, dat wil zeggen, wie heeft welke verantwoordelijkheden, van belang.

De projecten in dit thema zijn erop gericht om de effecten van centralisering, decentralisering en regionalisering in kaart te brengen en te komen tot aanbevelingen om deze goed te laten verlopen binnen de formele kaders.

Projecten in categorie 1 en 2		Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
O901	Effecten regionalisering mobiliteitsbeleid	DGMo	Middel	n.v.t.

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

#### *O901 Effecten regionalisering mobiliteitsbeleid*

De afgelopen twaalf jaar zijn veel taken en verantwoordelijkheden op het brede terrein van de mobiliteit overgegaan van het Rijk naar provincies en grote stadsregio's. Achterliggende gedachte was om beleid en vooral uitvoering daarmee dichterbij burger en bedrijf te brengen. Niettemin behoudt het Rijk de verantwoordelijkheid voor het mobiliteitssysteem als geheel. Ook de financiering van mobiliteit geschiedt vanuit het Rijk. Via de Brede Doeluitkering (BDU) en andere regelingen worden beschikbare middelen over de decentrale overheden verdeeld. Er is onvoldoende inzicht in hoeverre dit systeem van decentralisatie effectief en efficiënt is en bijdraagt tot de algemene doelstellingen van mobiliteitsbeleid. Een vergelijking met de werking van regionalisering

in andere sectoren kan helpen om dit inzicht te vergroten en toekomstige beleidslijnen te helpen uitzetten. Het doel van het onderzoek is om na te gaan wat nodig is om regionalisering in het mobiliteitsbeleid goed te laten verlopen. De evaluatie van de BDU zal dienen als uitgangspunt. In het onderzoek zal ook aandacht worden besteed aan de vraag welke lessen getrokken kunnen worden uit andere sectoren waar regionalisering ook al werkt en of de geïnvesteerde euro's daadwerkelijk opleveren wat afgesproken/beloofd is (de zogenaamde effectiviteitsvraag).

### 3.6.2. Thema 'Governanceprocessen'

Waar het vorige thema (Institutionele structuur) betrekking heeft op de formele spelregels, heeft het thema 'Governanceprocessen' betrekking op de wijze waarop de sturing daadwerkelijk plaatsvindt. De processen zijn erop gericht om de zwaktes in de institutionele structuur op te vangen en om een goede balans te vinden om te komen tot een effectieve overheidsorganisatie.

De projecten in dit thema richten zich op (1) het in kaart brengen van de mogelijkheden om de beleidsvoorbereiding te stimuleren; problemen eerst breed te verkennen en te analyseren alvorens op een specifieke oplossingsrichting te focussen, en (2) projecten die erop gericht zijn om de effectiviteit van overheidsbenaderingen te evalueren, bijvoorbeeld bepaalde vormen van toezicht.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
O902 Eenvoudiger rekenen en de rol van modellen (Actieplan 'Sneller en Beter')	DGMo	Middel	Versnelling besluitvorming
O903 Overzicht modelinstrumentarium	SKI/DGMo/DGLM	Middel	n.v.t.
O905 Vervolgonderzoek effectmeting en indicatoren toezicht	IVW	Middel	n.v.t.

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

#### O902 Eenvoudiger rekenen en de rol van modellen (Actieplan 'Sneller en Beter')

Het KiM heeft in 2008 op verzoek van de directie Wegen en Verkeersveiligheid van het Directoraat-Generaal Mobiliteit een analyse geschreven over het vereenvoudigd gebruik van rekenmodellen in planstudies. Dit rapport heeft een relatie met de aanbevelingen van de Commissie Elverding om vaker vuistregels toe te passen in milieuschattingen. Dit nieuwe project reserveert tijd voor aanvullende vragen van het Directoraat-Generaal Mobiliteit over het gebruik van modellen of over vuistregels bij de implementatie van de aanbevelingen van de Commissie Elverding. Inhoudelijke vragen over prognoses op basis van modellen of anderszins, worden in het project 'Actualisatie langetermijnsenario's' (B901) opgepakt.

#### O903 Overzicht modelinstrumentarium

Naast de mogelijkheden om eenvoudiger te rekenen (zie O902) in de context van Elverding, is het voor beleidsmakers en onderzoekers van belang een breed gedragen overzicht te hebben van het aanwezige modelinstrumentarium, van wat wel en niet verwacht kan worden van modelberekeningen en waar de sterke en zwakke schakels in het modelinstrumentarium zitten. Het KiM zal het initiatief nemen om met betrokken partijen (waaronder DVS en TNO) tot dit overzicht te komen. Te vaak gaat het nu over de kwaliteit van de verkeerskundige output, en niet over het inzicht dat de

verkeersmodellen bieden. Een vergelijking is mogelijk met de maatschappelijk-economische afweging van projecten, waar vóór het ontstaan van de Leidraad OEI (2000) geen overeenstemming bestond over procesmatige en inhoudelijke uitgangspunten. Wellicht is het mogelijk om ook bij verkeersmodellen op dergelijke wijze meer rust te creëren in de uitwisseling tussen beleidsmakers, onderzoekers en belangenpartijen. Het KiM zal in dit project tevens voorstellen doen om verbeteringen aan te brengen in de aansturing van modelberekeningen en modelontwikkeling.

#### *O905 Vervolgonderzoek effectmeting en indicatoren toezicht*

De invulling van dit vervolgonderzoek moet nog geconcretiseerd worden. Een mogelijke invulling is een review van indicatoren in de Veiligheidsbalans. De Veiligheidsbalans geeft inzicht in de staat van de veiligheid. Onder regie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat komt deze balans binnenkort voor de tweede maal uit. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft behoefte aan een analyse of de juiste indicatoren worden gebruikt voor het maken van deze Veiligheidsbalans. Daarnaast vindt het model van Friedman ingang bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Het model helpt een organisatie bij het ontwikkelen van prestatie-indicatoren. Hoe verhoudt dat model zich tot de wensen met betrekking tot de Veiligheidsbalans?

### **3.6.3. Thema 'Organisatie van kennis'**

Het thema 'Organisatie van kennis' heeft betrekking op de wijze waarop kennis voor het mobiliteitsbeleid wordt geïdentificeerd, aangestuurd en ontwikkeld. Om tot een goed beleid te komen is de beschikbaarheid van de juiste kennis onontbeerlijk.

Binnen dit thema vallen (1) projecten die inzicht en reflectie geven op nationale en internationale onderzoeksagenda's en (2) projecten die inzicht geven in de relevante kennisorganisaties in een specifieke sector en de wijze waarop deze het beste door de beleidsdirecties aangestuurd kunnen worden.

Projecten in categorie 1 en 2	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
O702 ERANET Transport	DGLM	Middel	n.v.t.

<sup>1</sup> *Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte*

#### *O702 ERANET Transport*

Het KiM neemt namens het departement deel aan dit Europese project door middel van het uitvoeren van inhoudelijke analyses naar de (strategische) onderzoeksthema's en onderwerpen in landen binnen Europa, binnen de Europese Commissie en bij beïnvloedende partijen in de internationale gremia voor onderzoeksprogrammering. Op basis van deze analyses wordt voor het departement relevante informatie verzameld over onderzoeksprioriteiten in andere landen. Tevens worden, mede in relatie tot Nota Mobiliteitsprioriteiten, voorstellen gedaan voor onderwerpen in een transnationale strategische onderzoeksagenda.

### 3.7 'Categorie 3-projecten'

In onderstaande tabel bieden we een overzicht van de 'categorie 3-projecten'. Dit betreft de projecten die in de tweede helft van 2009 starten, tenzij er dan nieuwe prioritaire projecten zijn opgekomen.

Projecten in categorie 3	Vraagsteller	Omvang <sup>1</sup>	Beleidsthema
<b>Gedrag</b>			
G902 Impact van innovatieontwikkelingen (incl. ICT) op mobiliteit	DGMo/DGLM	Klein	Congestie
G903 Gedrag verschillende groepen in de samenleving	DGMo	Middel	n.v.t.
G803 Mobiliteitsgroei en geluk	DGMo	Middel	n.v.t.
<b>Bereikbaarheid en mobiliteit</b>			
B904 Actualisatie 'Vier vergezichten op Schiphol'	DGLM	Middel	Schiphol
B909 Effecten digitalisering op handhaving	IVW	Middel	n.v.t.
B809 Selectiviteit en luchtvracht	DGLM	Middel	Schiphol
B801 Opbouw databestand lange reeksen	Eigen initiatief	Middel	n.v.t.
<b>Leefomgeving en ruimte</b>			
L902 Relatie mobiliteit met water als ordenende factor	DGMo/DGW	Middel	Klimaat problematiek
L903 Veranderende arbeidsmarkt en de invloed op veiligheid	IVW	Middel	n.v.t.
<b>Economie en welvaart</b>			
E902 Krimpalternatief Structuurvisie Schiphol	DGLM	Klein	Schiphol
E903 Toegevoegde waarde samenhang mainports	DGLM	Middel	Mainport Rotterdam
E905 Ontwikkeling MKBA-methodeken- onderdelen: b. Vooronderzoek waardering overige kwaliteitsaspecten c. Duurzaamheid in MKBA's	DGMo	Groot	n.v.t.
E907 Ex-postevaluatie kwaliteit van MKBA's	Eigen initiatief	Middel	n.v.t.
E908 Pretoets MKBA Structuurvisie Schiphol	DGLM	Klein	Schiphol
<b>Marktordening en de rol van de overheid</b>			
M901 Evaluatie 10 jaar marktwerking OV	DGMo	Middel	Spoorambitie
<b>Overheidsorganisatie</b>			
O904 Perspectief op maatschappelijk rendabele projecten	FMC	Middel	Versnelling besluitvorming
O801 Instrumentkeuze in het verkeer- en vervoerbeleid	DGMo	Middel	n.v.t.
O906 Maritieme onderzoeksinfrastructuur	DGLM	Middel	n.v.t.

<sup>1</sup> Omvang: Groot betekent minimaal 0,4 fte (1fte = 1200 uur), Middel 0,15 – 0,4 fte, Klein minder dan 0,15 fte

### 3.8 Begeleidingsprojecten

De volgende tabel bevat een overzicht van de projecten die door anderen, bijvoorbeeld consultants of DVS, worden uitgevoerd en waar het KiM een ondersteunende en/of begeleidende rol bij heeft.

Begeleidingsprojecten		Vraagsteller
<b>Bereikbaarheid en mobiliteit</b>		
B911	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse	DGMo
B912	Consequenties dataproblemen voor beleidsanalyses	DGMo
B913	Strategische sessies Randstad Urgent	DGMo
B914	Monitoring en evaluatie AbvM-initiatieven	DGMo
B915	Kwalitatieve analyse voorspellingskracht files	SKI
B916	Begeleiding kennisontwikkeling DGMo	DGMo
B917	Begeleiding goederenvervoermonitor	DGLM
B722	ACCM-model	DGLM
B815	(Ad hoc) Begeleiden Monitor Nota Mobiliteit	DGMo
B816	(Ad hoc) Benutten effectbepaling van maatregelpakketten	DGMo
B817	JTRC Betrouwbaarheid	DGLM
B825	Beleidsverkenning bestelverkeer	DGMo
<b>Leefomgeving en ruimte</b>		
L809	Begeleiden Monitor Nota Ruimte	DGMo
<b>Economie en welvaart</b>		
E909	Prijnsbeleid in planstudies en verkenningen	DGMo
E910	RPE beleidsevaluaties	FMC
E911	Assistentie bij 3 KBA's spoor, en format OEI bij MIT spoor	DGMo
E912	Uitvoeringsagenda Havenalliantie en duurzaamheid	DGLM
E913	MKBA Kanaalzone Gent-Terneuzen	DGLM
E914	MKBA Zeepoort IJmond	DGLM
E915	Interactie modellen en MKBA's	RWS-DVS
E916	Richtlijn indirecte effecten	FMC
E917	MKBA's beheer en onderhoud	FMC
E918	MKBA's natte projecten	FMC
E919	Begeleiding Mobiliteitsaanpak KBA maatregelenpakketten tot 2028	DGMo
E920	Begeleiding MIRT-Verkenning Ruit Rotterdam	DGMo
<b>Overheidsorganisatie</b>		
O907	Mobiliteitsthema's volgende kabinetsperiode/EU	SKI/DGLM

### 3.9 Promotieonderzoeken

Sinds 2008 lopen in samenwerking met de Vrije Universiteit van Amsterdam twee promotieonderzoeken bij het KiM. Deze onderzoeken zullen in totaal vier jaar duren, maar al tussentijds *spin-off* opleveren voor andere KiM-onderzoeken.

Promotieonderzoeken	Type onderzoek
P801 Betrouwbaarheid van reistijden	Kennisopbouw KiM/VU
P802 Infrastructuur in de 19 <sup>e</sup> en 20 <sup>e</sup> eeuw	Kennisopbouw KiM/VU

---

*P801 Betrouwbaarheid van reistijden*

De onderzoeksvragen zijn:

- Hoe groot is de spreiding van deur-tot-deurreistijden? Is de spreiding toegenomen in de tijd?
- Is de spreiding (bij benadering) evenredig met de totale reistijd? Of met de totale vertraging?
- Welke verwachtingen hebben reizigers/vervoerders over reistijden? Zijn deze rationeel? Of is er een systematische bias?
- Hoe ervaren reizigers en vervoerders onverwachte versnellingen en vertragingen? Zijn de kosten van ingecalculerde en onverwachte vertragingen even groot?
- Verandert de waarde van onbetrouwbaarheid in de tijd? Wordt 'just in time' steeds belangrijker?

*P802 Infrastructuur in de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw*

De onderzoeksvragen zijn:

- Zijn steden aan het spoor en aan de snelweg sneller gegroeid dan andere steden in de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw? Treedt dit effect alleen of vooral onder bepaalde condities op? Valt er iets te zeggen over de causaliteit (groeit de stad door de infrastructuur, of wordt infrastructuur aangelegd daar waar groei verwacht wordt?)?
- Zijn regio's met een internationale luchthaven sneller gegroeid dan andere regio's? Is er verschil tussen regio's met een hub en regio's aan het einde van spokes?
- Zijn dergelijke effecten additioneel of distributief?



---

---

## 4. Totaalbeeld KiM-projecten

### 4.1 Overzicht KiM-projecten

In tabel 4.1 worden de in hoofdstuk 3 gepresenteerde KiM-projecten, die leiden tot een eigen product, per programma en daarbinnen per thema samengevat.

Van een aantal van deze projecten verwachten wij dat zij een grote rol spelen in de koersbepaling van beleid. Daarmee zijn dit ook gezichtsbepalende projecten voor het KiM (in de tabel weergegeven als 'categorie 1'). Dit betreft de projecten:

- G901 'Bevolkingskrimp in de regio's';
- G904 'Effecten vliegtax';
- L901 'Bereikbaarheid verstedelijkte regio's';
- E821 'Vertaling Elverding naar OEI';
- O901 'Effecten regionalisering mobiliteitsbeleid'.

Zoals in hoofdstuk 2 is toegelicht, worden naast de gezichtsbepalende projecten, de prioritaire projecten (categorie 2) en de overige projecten (categorie 3) onderscheiden. Deze laatste groep projecten wordt in de tweede helft van 2009 opgepakt, tenzij er dan nieuwe prioritaire projecten zijn opgekomen.

Voor het overzicht van begeleidingsprojecten verwijzen we naar paragraaf 3.8.

**Tabel 4.1**  
Overzicht KiM-projecten 2009 met een eigen product

Programma	Thema	Project	Vraagsteller	Categorie	
Gedrag	Typering, trends en verkenningen	G901	Bevolkingskrimp in de regio's	DGMo	1
		G902	Impact van innovatieontwikkelingen (incl. ICT) op mobiliteit	DGMo/ DGLM	3
		G903	Gedrag verschillende groepen in de samenleving	DGMo	3
		G702	ERANET 14 'Keep moving'	DGMo	2
		G704	Gezinsmobiliteit en groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen	DGMo	2
		G802	Verklaringsmodel mobiliteitsontwikkelingen	Eigen initiatief	2
		G803	Mobiliteitsgroei en geluk	DGMo	3
		G804	Typering van mobiliteitsgebruikers	DGMo	2
Gedragsbeïnvloeding		G904	Effecten vliegtax	DGLM	1
		G905	Priming en de implementatie van beprijzing	DGMo	2

Bereikbaarheid en Mobiliteit	Mobiliteit en toekomstverkenningen	B901	Actualisatie langetermijnsenario's	DGMo/ DGLM	2
		B902	Mobiliteitsbalans 2009	DGMo/ DGLM	2
		B903	Files onderliggend wegennet en weekends	Eigen initiatief	2
		B904	Actualisatie 'Vier vergezichten op Schiphol'	DGLM	3
		B905	Kortetermijneffecten brandstofprijzen	DGMo	2
		B906	Landzijdige bereikbaarheid Eindhoven en Lelystad	DGLM	2
		B918	Economische crisis en mobiliteit	DGMo	2
		B803	JTRC Globalisation and trade	DGLM	2
	Effecten beleidsmaatregelen op mobiliteit en bereikbaarheid	B907	Mobiliteitsmonitor 2009	DGMo	2
		B908	Netwerkanalyse wegennet West-Nederland	Eigen initiatief	2
		B909	Effecten digitalisering op handhaving	IVW	3
		B910	Benuttingsscanner	DGMo	
	Modelinstrumentarium en basiskennis	B809	Selectiviteit en luchtvracht	DGLM	3
		B723	Verklaring congestie autosnelwegen	DGMo	2
B801		Opbouw databestand lange reeksen	Eigen initiatief	3	
B805		Evaluatie goederenvervoermodellen	DGLM	2	
Leefomgeving en Ruimte	Analyse ontwikkelingen in leefomgeving en ruimte	L901	Bereikbaarheid verstedelijkte regio's	DGMo	1
		O806	Effecten economische ontwikkelingen op nalevingsgedrag en veiligheidsrisico's in de luchtvaartsector	IVW	2
		L902	Relatie mobiliteit met water als ordenende factor	DGMo/ DGW	3
		L903	Veranderende arbeidsmarkt en de invloed op veiligheid	IVW	3
	Effecten beleidsmaatregelen gericht op leefomgeving en ruimte	L904	Kostenefficiënte oplossingen voor post-Kyoto	DGLM	2
	Economie en Welvaart	Mobiliteit, infrastructuur en economie	E901	Mainports en achterlandverbindingen	DGLM
E902			Krimpalternatief Structuurvisie Schiphol	DGLM	3
E903			Toegevoegde waarde samenhang mainports	DGLM	3
E803			Achterlandcongestie en de rol van short-sea en binnenvaart	DGLM	2
E804			Containerlogistiek in de binnenvaart: vergelijking met buitenlandse zeehavens	DGLM	2
Methodiek afwegingskaders, waaronder MKBA		E904	Inpassingskosten in een MKBA	DGMo	2
		E905	Ontwikkeling MKBA-methodeken, onderdeel	DGMo	
			a. Robuustheid in MKBA's		2
			b. Vooronderzoek waardering overige kwaliteitsaspecten		3
			c. Duurzaamheid in MKBA's		3
		E821	Vertaling Elverding naar OEI	DGMo	1
E707	Economische waardering reistijden en betrouwbaarheid	DGMo/ DGLM	2		

	Toepassing afwegingskaders, waaronder MKBA	E906	Ondersteuning besluitvorming 4,5 mld. spooruitgaven	DGMo	2
		E907	Ex-postevaluatie kwaliteit van MKBA's	Eigen initiatief	3
		E908	Pretoets MKBA Structuurvisie Schiphol	DGLM	3
Marktordening en rol van de overheid	Marktordening	M901	Evaluatie 10 jaar marktwerking OV	DGMo	3
	Rol van de overheid	M902	Rol van de overheid in VenW-sectoren	DGMo	2
Overheidsorganisatie	Institutionele structuur	O901	Effecten regionalisering mobiliteitsbeleid	DGMo	1
	Governanceprocessen	O902	Eenvoudiger rekenen en de rol van modellen (Actieplan 'Sneller en Beter')	DGMo	2
		O903	Overzicht modelinstrumentarium	SKI/DGMo /DGLM	2
		O904	Perspectief op maatschappelijk rendabele projecten	FMC	3
		O905	Vervolgonderzoek effectmeting en indicatoren toezicht	IWW	2
		O801	Instrumentkeuze in het verkeer- en vervoerbeleid	DGMo	3
	Organisatie van kennis	O906	Maritieme onderzoeksinfrastructuur	DGLM	3
		O702	ERANET Transport	DGLM	2

## 4.2 Analyse van de inzet van het KiM

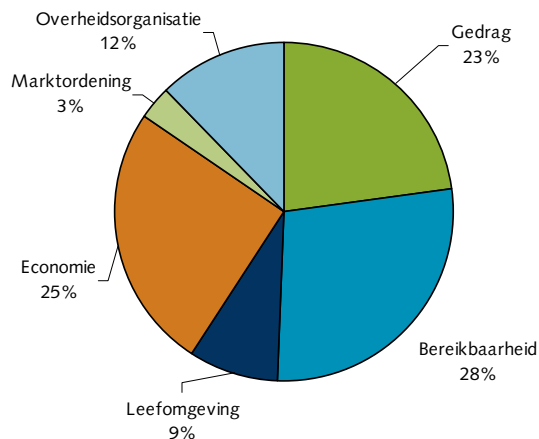
In deze paragraaf bieden we inzicht in de verdeling van inzet van de bij het KiM beschikbare capaciteit, over onder andere de programma's, opdrachtgevers en soorten onderzoek. De capaciteit is in alle gevallen weergegeven in fte's.

### Capaciteit

Rekening houdend met vacatures en andere activiteiten heeft het KiM in 2009 circa 18 fte beschikbaar voor de uitvoering van projecten. De wetenschappelijk medewerkers van het KiM besteden circa 80% van hun tijd aan KiM-projecten. De overige 20% bestaat uit respectievelijk 5% capaciteitsreservering voor ad-hocvragen van beleidsdirecties en 15% interne activiteiten en management.

### Capaciteitsverdeling over programma's

De beschikbare capaciteit voor projecten is als volgt verdeeld over de zes programma's:



**Figuur 4.1**  
Verdeling capaciteitsinzet over de programma's

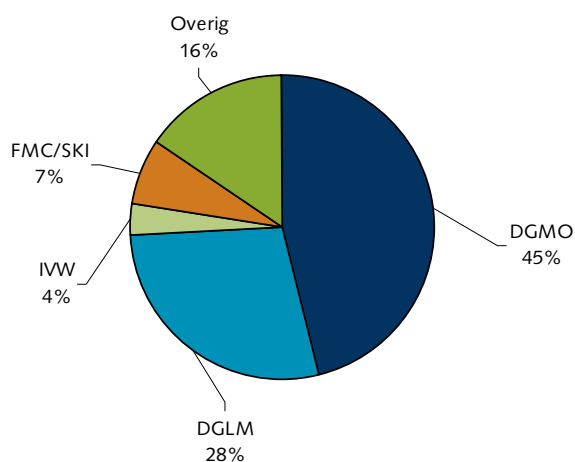
---

### Capaciteitsverdeling over diensten

Figuur 4.2 geeft inzicht in de capaciteitsverdeling over diensten. Projecten voor het Directoraat-Generaal Mobiliteit vormen met 45% de grootste groep, gevolgd door de projecten van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken met een aandeel van 28%. De directies Financiën, Management en Control en Strategie, Kennis en Innovatie hebben gezamenlijk een aandeel van 7% in het werkprogramma. De Inspectie Verkeer en Waterstaat sluit het overzicht met 4% aandeel in het totaal.

Circa 15% van de activiteiten is op eigen initiatief. Daarnaast zijn verschillende KiM-initiatieven 'overgenomen' door andere diensten, de totale eigen inbreng van het KiM is dus hoger.

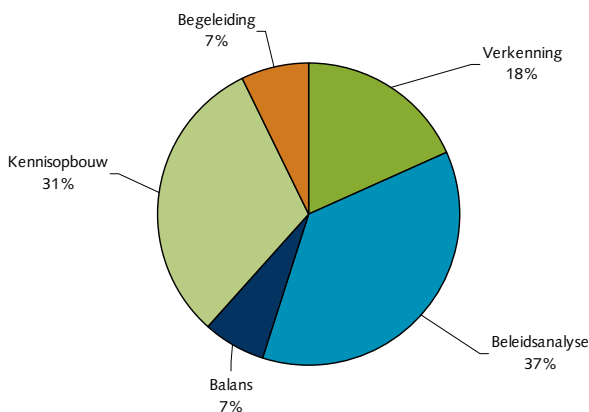
**Figuur 4.2**  
Verdeling capaciteitsinzet over de verschillende diensten



### Type project

Zoals eerder toegelicht bestaan de KiM-projecten uit onderzoek en begeleiding. Het soort onderzoek kan nog verder uitgesplitst worden naar hoofdkenmerk van een typisch KiM-product: verkenning, beleidsanalyse of balans. Daarnaast hebben we projecten die gericht zijn op kennisopbouw. De volgende figuur laat zien hoe de verhoudingen liggen in 2009.

**Figuur 4.3**  
Verdeling capaciteitsinzet over type KiM-product

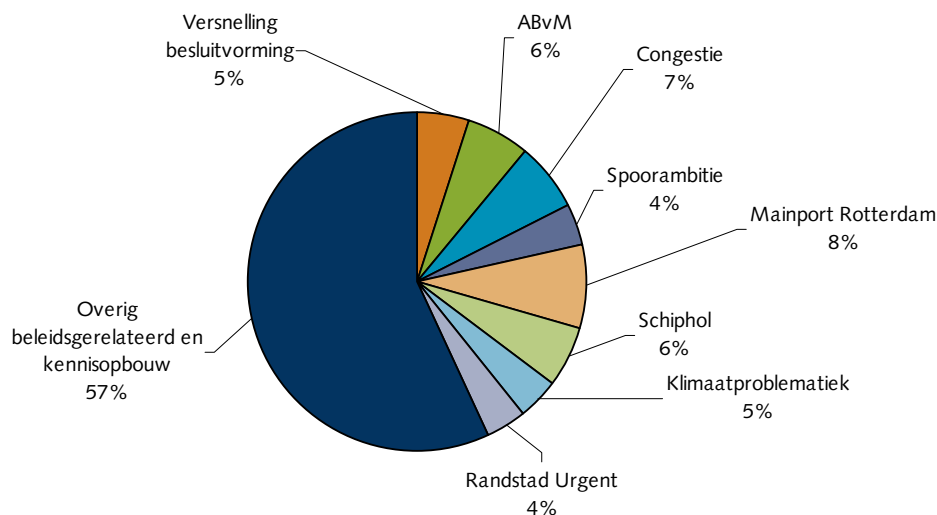


### Beleidsthema's

Naast de indeling in onderzoeksthema's is dit jaar extra aandacht besteed aan de koppeling aan de belangrijke beleidsthema's in 2009. Onderstaande figuur geeft een beeld van de projecten die direct gekoppeld zijn aan specifieke beleidsthema's. Dit wil niet zeggen dat het overige gedeelte niet gerelateerd is aan beleid: waar mogelijk worden in een KiM-rapport altijd de beleidsconsequenties van het onderwerp weergegeven.

**Figuur 4.4**

Mate van aansluiting op beleidsthema's



De KiM-projecten (anders dan begeleiding) die direct op deze beleidsthema's aansluiten zijn aangegeven in de onderstaande tabel.

**Tabel 4.2**

KiM-projecten met directe aansluiting op beleidsthema's

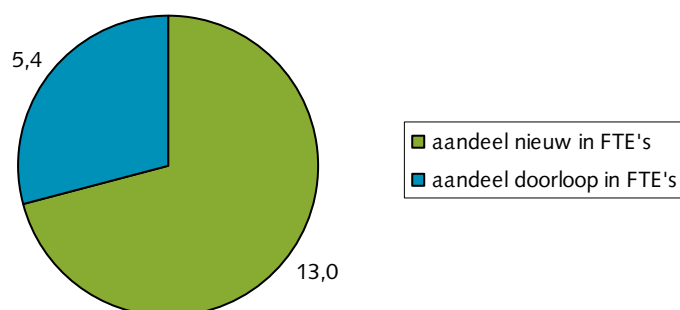
Beleidsthema	Project nummer	Project
Versnelling besluitvorming	E904	Inpassingskosten in een MKBA
	E821	Vertaling Elverding naar OEI
	O902	Eenvoudiger rekenen en de rol van modellen (Actieplan 'Sneller en Beter')
	O904	Perspectief op maatschappelijk rendabele projecten
ABvM	G905	Priming en de implementatie van beprijzing
Congestie	G902	Impact van innovatieontwikkelingen (incl. ICT) op mobiliteit
	B903	Files onderliggend wegennet en weekends
	B910	Benuttingsscanner
	B723	Verklaring congestie autosnelwegen
Spoorambitie	E906	Ondersteuning besluitvorming 4,5 mld. spooruitgaven
	M901	Evaluatie 10 jaar marktwerking OV

Mainport Rotterdam	E901	Mainports en achterlandverbindingen
	E903	Toegevoegde waarde samenhang mainports
	E803	Achterlandcongestie en de rol van short-sea en binnenvaart
	E804	Containerlogistiek in de binnenvaart: vergelijking met buitenlandse zeehavens
Schiphol	G904	Effecten vliegtax
	B904	Actualisatie 'Vier vergezichten op Schiphol'
	B906	Landzijdige bereikbaarheid Eindhoven en Lelystad
	B809	Selectiviteit en luchtvracht
	E902	Krimpalternatief Structuurvisie Schiphol
	E908	Pretoets MKBA Structuurvisie Schiphol
	E805	Internationale benchmark capaciteitsbeleid luchthavens
Klimaatproblematiek	L902	Relatie mobiliteit met water als ordenende factor
	L904	Kostenefficiënte oplossingen voor post-Kyoto
Randstad Urgent	B908	Netwerkanalyse wegennet West-Nederland
	L901	Bereikbaarheid verstedelijkte regio's

#### *Doorloop en nieuwe projecten*

Het werkprogramma 2009 bestaat deels uit projecten die doorlopen uit 2008. Gedeeltelijk heeft dit te maken met (begeleiding van) meerjarige projecten. Een tweede oorzaak betreft een start in de tweede helft van 2008 met planning over de jaargrens heen, of uitloop van projecten. Een deel van deze projecten wordt begin 2009 afgerond.

**Figuur 4.5**  
Verhouding nieuwe projecten en doorloop



### 4.3 Doorkijk naar 2010

In 2010 wil het KiM de thematische aanpak waarmee in dit werkprogramma een begin is gemaakt, verder uitbouwen. Het doel hiervan is enerzijds het verder ontwikkelen van een systematische en samenhangende kennisbasis voor VenW en anderzijds het optimaliseren van de aansluiting van het werk van het KiM op belangrijke beleidsthema's.

---

In het jaar 2010 zullen de KiM-activiteiten naar verwachting deels in het teken staan van de Tweede Kamerverkiezingen die uiterlijk in mei 2011 zullen plaatsvinden. In de aanloop naar een nieuwe kabinetsformatie zal behoefte bestaan aan analyses van nieuwe beleidsideeën, van het departement zelf of uit verkiezingsprogramma's. Daarnaast zal er behoefte bestaan aan nieuwe of geactualiseerde toekomstbeelden (scenario's). In het voorliggende werkprogramma wordt hier reeds aandacht aan besteed als het gaat om bijvoorbeeld de gevolgen van veranderingen in de olieprijsen.

In 2010 bestaat waarschijnlijk meer duidelijkheid over de langetermijneffecten van de economische crisis. Ook is er dan meer duidelijk over het prijsbeleid op de weg en kan de vraag worden beantwoord wat, gegeven de invoering van prijsbeleid, de additionele effecten zijn van ander beleid rond congestie, milieu en verkeersveiligheid. Diverse KiM-projecten uit 2009 zullen bouwstenen vormen voor toekomstscenario's, zoals G901 Bevolkingskrimp in de regio's, B904 Actualisatie 'Vier vergezichten op Schiphol' en L901 Bereikbaarheid verstedelijkte regio's.

Een meer specifiek aspect van het jaar 2010 is dat de OEI (Onderzoek Effecten Infrastructuur) beoordelingsmethode dan tien jaar wordt toegepast op infrastructuurprojecten. Dit vraagt om terugblikken en vooruitkijken. Carl Koopmans overweegt om als VU hoogleraar zijn oratie in 2010 aan dit onderwerp te wijden. Wellicht zal het KiM hier ook aandacht aan besteden, bijvoorbeeld met een publicatie en/of een symposium.

Eind 2009 bestaat het KiM drie jaar en zal een begin worden gemaakt met de in het Businessplan aangekondigde evaluatie van het KiM, die naar verwachting in 2010 zal verschijnen.



---

---

---

## Bijlage 1 Afronding projecten begin 2009

.....

Geplande einddatum vóór 1 maart 2009

<b>Projecten</b>		<b>Vraagsteller</b>
<b>Bereikbaarheid en mobiliteit</b>		
B710	Bereikbaarheidsindicator	Eigen initiatief
B802	Actualisatie langetermijnsenario's	DGMo
B804	Strategische verkeersmodellen	DGMo/DGLM
<b>Economie en welvaart</b>		
E810	Leidraad uitvoering business cases	FMC
E805	Internationale benchmark capaciteitsbeleid luchthavens	DGLM
<b>Overheidsorganisatie</b>		
O705	Meetbaar maken van effectiviteit toezicht	IVW

