



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Werkprogramma 2012

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Werkprogramma 2012

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

januari 2012

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid. Dat is waar het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zich mee bezighoudt. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) maakt het KiM analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid die doorwerken in de beleidsafwegingen.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/of de staatssecretaris van IenM weer te geven.

Inhoudsopgave

o	Over het KiM en dit werkprogramma	5
0.1	Inleiding	5
0.2	Doel en functie van het KiM	6
0.3	Positionering en werkwijze van het KiM	9
0.4	Kennislijnen	10
0.5	Over dit werkprogramma	12
0.6	Toelichting op de hoofdstukken 1 tot en met 8	13
1	Kennislijn Bereikbaarheid en ruimte	15
1.1	Toelichting op de kennislijn	15
1.2	Bereikbaarheid als beleidsdoel	16
1.3	Ontwikkeling en analyse beleidsopties bereikbaarheid	17
1.4	Overzichtstabel projecten	21
2	Kennislijn Oorzaken en gevolgen van mobiliteit	23
2.1	Toelichting op de kennislijn	23
2.2	De samenhang in het verkeers- en vervoerssysteem	23
2.3	Relevante ontwikkelingen in de omgeving	26
2.4	Overzichtstabel projecten	28
3	Kennislijn Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding	29
3.1	Toelichting op de kennislijn	29
3.2	Kennis van het individuele mobiliteitsgedrag	29
3.3	Mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding	30
3.4	Overzichtstabel projecten	32
4	Kennislijn Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid	33
4.1	Toelichting op de kennislijn	33
4.2	Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid	33
4.3	Verkeers- en vervoersmodellen	35
4.4	Overzichtstabel projecten	37
5	Kennislijn Marktordering en de rol van de overheid	39
5.1	Toelichting op de kennislijn	39
5.2	Rol van de overheid en marktordering	39
5.3	Verhoudingen tussen overheidslagen	41
5.4	Overzichtstabel projecten	41
6	Kennislijn Beleidsevaluaties en afwegingskaders	43
6.1	Toelichting op de kennislijn	43
6.2	Methodiekverdieping en -verbreding ex ante evaluaties	43
6.3	Het 'laten landen' van inzichten uit de afwegingskaders	45
6.4	Leren van ex post evaluaties	46
6.5	Het uitvoeren en toetsen van evaluaties	47
6.6	Overzichtstabel projecten	49

7	Kennislijn Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem	51
7.1	Toelichting op de kennislijn	51
7.2	Projecten binnen deze kennislijn	52
7.3	Overzichtstabel projecten	53
8	Kennislijn Het belang van mobiliteit en transport	55
8.1	Toelichting op de kennislijn	55
8.2	De maatschappelijk-economische en sociaal-culturele betekenis van mobiliteit en transport	55
8.3	Mainports, brainports en greenports als economische spil	56
8.4	Overzichtstabel projecten	58
	Bijlage A Analyse inzet van het KiM	59
	Bijlage B Samenvattend projectoverzicht	61
B.1	Projecten voor DGB	62
B.2	Projecten voor DGMI	64
B.3	Projecten voor DGRW	64
B.4	Projecten voor FMC	64
B.5	Projecten voor KIS	65
B.6	Projecten voor IenM-breed en overig	65

o Over het KiM en dit werkprogramma

0.1 Inleiding

Voor u ligt het *Werkprogramma 2012* van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het werkprogramma is bestemd voor de medewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en voor andere personen en organisaties die geïnteresseerd zijn in de activiteiten van het KiM.

Het jaar 2012 is een belangrijk jaar voor de verdere uitwerking van de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR). De SVIR bevat de geïntegreerde aanpak van het kabinet voor het beleid op het gebied van ruimte en mobiliteit, dat erop is gericht om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken en te houden. Het kabinet zet hierbij in op verschillende doelstellingen: het realiseren van een optimale internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren; bereikbaarheidsknooppunten voor de main-, brain- en greenports oplossen; een robuust hoofdnetwerk van wegen, spoorwegen en vaarwegen realiseren; de verschillende modaliteiten beter verknopen met multimodale knooppunten als verbindende schakels; de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem beter benutten; de milieukwaliteit verbeteren en tot slot de verkeersveiligheid en de externe veiligheid verbeteren.

Voor al deze onderwerpen is actuele en wetenschappelijk gefundeerde kennis onontbeerlijk. Het KiM wil een belangrijke bijdrage leveren aan het bijeenbrengen van de kennis en het vertalen van de kennis naar de beleidspraktijk.

Het jaar 2012 is ook het jaar waarin het ministerie van IenM gaat werken met een nieuwe organisatiestructuur. Het KiM zal voornamelijk werken voor het directoraat-generaal (DG) Bereikbaarheid. Daarnaast zal het KiM werken voor het DG Ruimte en Water, het DG Milieu en Internationaal en, in beperkte mate, voor de directie Financiën, Management en Control (FMC), de directie Kennis, Innovatie en Strategie (KIS), Rijkswaterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De vorming van het ministerie van IenM en de taakstelling van het kabinet-Rutte waren aanleiding voor een kritische beschouwing van het kennisbeleid van IenM. Dat heeft geresulteerd in de *Meerjaren Agenda Kennisbeleid IenM*. Deze agenda heeft betrekking op de kennisinfrastructuur, kennismanagement en de verbinding tussen vraag en aanbod. Een deel van de acties die in deze agenda zijn opgenomen, wordt in 2012 uitgevoerd. Verschillende acties raken ook het KiM en bij de uitvoering van deze acties is het KiM dan ook nauw betrokken. In paragraaf 0.2 wordt die betrokkenheid geconcretiseerd.

0.2

Doel en functie van het KiM

Kennisfuncties

Het doel van het KiM is de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken en te verbreden en zo de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid te vergroten. Hiervoor wordt wel de term evidence-based policy gebruikt: beleidskeuzen baseren op relevante feiten, gedegen analyses en betrouwbare inschattingen van risico's tegen de achtergrond van (inter)nationaal beschikbare kennis.

Het KiM vervult hierbij drie kennisfuncties:

- **Onderzoeksprojecten:** het opstellen van verkenningen en beleidanalyses op basis van gegevens en (wetenschappelijke) literatuur die worden vertaald naar de beleidspraktijk; dit onderzoek resulteert in openbare publicaties.
- **Kennis-aan-Tafel:** het (collegiaal) inbrengen van kennis in beleidsprocessen; dit kan op de volgende manieren:
 - o gesprekken, presentaties en korte notities over beschikbare kennis;
 - o het beantwoorden van ad-hocvragen;
 - o het ontsluiten van het (inter)nationale kennisnetwerk voor IenM (bij welke partij is welke kennis te halen?);
 - o het ondersteunen van de beleidsdirecties van IenM bij de formulering van onderzoeksvragen en -aanpak van aan derden uit te besteden onderzoek;
 - o het deelnemen in begeleidingscommissies;
 - o het overdragen van kennis door het geven van masterclasses;en vanaf 2012 ook:
 - o het adviseren over en assisteren bij de programmering van kennisontwikkeling van instituten buiten IenM.
- **Signaleringsnotities:** notities waarin het KiM onderwerpen agendeert binnen IenM, naar aanleiding van actuele beleidsmatige en wetenschappelijke ontwikkelingen of rapporten van andere partijen. Deze notities worden niet meegenomen in het werkprogramma, wel is er capaciteit binnen het KiM voor beschikbaar.

Accenten in 2012

Circa 20% van de capaciteit van het KiM wordt besteed aan Kennis-aan-Tafel (KaT). In de komende jaren wil het KiM dit percentage verhogen naar circa 50%, om dezelfde hoeveelheid kennisvragen met minder capaciteit (gezien de taakstelling van het kabinet-Rutte) te kunnen beantwoorden. KaT is namelijk een efficiëntere en ook effectieve en gewaardeerde vorm van kennisinbreng. Het KiM streeft naar een percentage van 35% in 2012.

Vanaf 2012 is er binnen KaT een nieuwe activiteit: het adviseren over en assisteren bij de programmering van de kennisontwikkeling van instituten buiten IenM.

Het KiM zal vanaf 2012 meer gebruik gaan maken van de flexibele kennisschil die de afgelopen tijd rond het KiM is gevormd via de zogenoemde KiM-fellows, (internationale) onderzoeksnetwerken en -programma's en de academische wereld in bredere zin. Dit vergroot de effectiviteit van de individuele KiM-onderzoeker en is bovendien vaak efficiënt.

Verder zal het KiM in 2012 het palet aan KiM-producten verbreden om kennis (nog) beter te kunnen laten landen in de beleidsprocessen van IenM. Het traditionele rapport of achtergronddocument is daarvoor lang niet altijd de meest effectieve vorm.

Binnen het inhoudelijke werkterrein van het KiM blijft de focus liggen op de strategische kennis van het mobiliteitsterrein in relatie tot aanpalende terreinen. Daarnaast is er bij het KiM veel kennis aanwezig rond de relatie tussen mobiliteit en economische vraagstukken,

tussen mobiliteit en ruimtelijke vraagstukken en tussen mobiliteit en milieu en duurzaamheid. Het KiM zal deze kennis meer gaan etaleren en verder ontwikkelen, onder andere vanwege de meer geïntegreerde benadering van vraagstukken, de vorming van IenM en de nauwere relatie met het ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie (EL&I). Verder vraagt de kennisontwikkeling op het thema 'marktordening en rol van de overheid' de komende jaren om aandacht, net als de intensivering van de kennis over de inrichting van beleids- en besluitvormingsprocessen. Dit laatste is zowel van belang om onderzoeksproducten beter te laten landen als om kennisvragen op bestuurlijk terrein effectiever te beantwoorden.

Meerjaren Agenda Kennisbeleid IenM

Het KiM zal in 2012 betrokken zijn bij verschillende acties uit de *Meerjaren Agenda Kennisbeleid IenM*. In concreto gaat het om de volgende acties.

- *Actie 4: de versterking van de gedragswetenschappelijke kennis.* In dit brede veld kan onderscheid worden gemaakt tussen drie elementen: kennis over mobiliteit van verschillende groepen in de samenleving; meer rekening houden met rationeel en irrationeel gedrag bij de vormgeving van beleidsmaatregelen; de sociaal-culturele betekenis van mobiliteit. Over de invulling van dit actiepunt heeft het KiM overleg met onder andere het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Het KiM wil in elk geval de kennis over de sociaal-culturele betekenis van mobiliteit versterken.

- *Actie 5: het ontwikkelen van een plan voor samenwerking tussen IenM en universiteiten, hogescholen en onderzoeksclusters.* Hierbij kan het KiM een inhoudelijke bijdrage leveren via de bestaande relaties met onder andere universiteiten (fellows) (zie paragraaf 0.3).

- *Actie 8: implementatie open databeleid.* Hierbij kan het KiM een inhoudelijke bijdrage leveren op basis van zijn kennis rond dataverzameling. Daarnaast kan het KiM bijdragen op basis van de resultaten van twee projecten die in 2012 worden uitgevoerd. Het eerste project betreft de behoefte van IenM aan dataverzameling rond mobiliteit en bereikbaarheid. Het tweede project gaat over ondersteuning en sturing op het gebruik van modellen en modelontwikkeling.

- *Actie 10: in kaart brengen van de consequenties van de taakstelling van 25% en het besluit voorbereiden over de toekomstige positionering en taakstelling van het KiM.* Deze actie spreekt voor zich.

- *Actie 12: ervoor zorgen dat de strategische kennisfunctie bij de nieuw te vormen beleidsdiensten op voldoende niveau is.* Het KiM ondersteunt de vorming van deze functie met vraaggestuurd onderzoek en KaT.

- *Actie 13: actualiseren en openbaar maken van strategische kennisagenda's, zowel op het niveau van de diensten als op het IenM-brede niveau.* Ook hieraan levert het KiM een actieve bijdrage met KaT.

Tot slot zal het KiM vanuit zijn inhoudelijke betrokkenheid een bijdrage leveren aan twee andere acties:

- *Actie 3: versterken van de dialoog tussen de kennisfuncties van IenM, de 'eigen' kennisinstellingen en de sector Milieu en Veiligheid van het RIVM.*

- *Actie 14: versterken van de sturende kracht richting kennisinstellingen, door per beleidsdienst echt werk te maken van vraagarticulatie en programmering, in een samenspel tussen de kenniswerkers van de diensten en die van de kennisinstellingen op 'warme afstand'.*

Het KiM zal aan deze twee acties bijdragen met kennis van het mobiliteitssysteem. Daarmee zullen we de beleidsdirectoraten helpen bij de vraagsturing van kennisinstituten als Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart en TNO, en ook in de onderzoeksprogramma's die worden gesteund door IenM (DBR, VERDUS).

Typische kenmerken voor producten en diensten van het KiM

De producten en diensten van het KiM hebben een aantal typische kenmerken. De volgende kenmerken zijn daarvan voorbeelden.

- In nauw contact met beleidsmakers: een 'korte afstand' van beleidsmakers tot het KiM draagt bij aan een betere kennisbasis, omdat een nauwer contact leidt tot een betere uitwisseling van beleidsvragen en onderzoeksresultaten.
- Strategisch: op hoofdlijnen en betrekking hebbend op de eerste fase van de beleids-cyclus. In het algemeen werkt het KiM dus niet aan tactisch-operationele kennisvragen en voert ook geen studies uit met een zeer smalle scope.
- Multidisciplinair: keuze voor meerdere invalshoeken vanuit meerdere disciplines. Op die manier krijgen de analyses van het KiM een meer robuust karakter. Ook bij onderzoeken waarbij één bepaalde invalshoek centraal staat, worden de resultaten vanuit meerdere invalshoeken getoetst om de robuustheid te vergroten. Dit komt ook tot uitdrukking in de brede samenstelling van disciplines die binnen het KiM vertegenwoordigd zijn (waaronder economie, sociale geografie, planologie, sociologie, psychologie, verkeerskunde en bestuurskunde).
- Analytisch: niet alleen beschrijvend (welke ontwikkelingen doen zich voor, de wat-vraag), maar ook verklarend (welke factoren liggen erachter, de hoe-vraag).
- Met 'beleidsknoppen' maar zonder beleidsadviezen: het gaat bij het KiM om een betere kennisbasis voor het beleid en daarom geeft het KiM aan welke effecten diverse beleidsopties (kunnen) hebben; omdat verwachte beleidseffecten in de praktijk slechts een onderdeel vormen van politieke en beleidsmatige overwegingen, kan en wil het KiM geen beleidsadviezen geven. Meer in het algemeen gaat het bij het KiM dus om beleidsgericht onderzoek en niet om bijvoorbeeld wetenschappelijke verdieping van bepaalde vraagstukken. Dat neemt niet weg dat het ook voor het KiM van belang is om aan meerjarige kennisopbouw te doen. Maar ook die kennisopbouw is uiteindelijk gericht op de ondersteuning van (toekomstige) beleidsprojecten en -processen.
- Over één of meer belangrijke mobiliteitsdossiers: de ambitie om de kennisbasis van IenM te versterken en te verbreden, heeft betrekking op alle mobiliteitsdossiers van IenM. Het nut is echter het grootst bij de belangrijkste dossiers (belangrijk in de zin van de mate waarin het beleid bijdraagt aan het oplossen van maatschappelijke problemen, en in de zin van de mate waarin maatschappelijke en politieke discussies plaatsvinden).

Verschillen en samenwerking met de planbureaus

Er zijn duidelijke verschillen tussen het KiM en de planbureaus. Een belangrijk verschil is dat de planbureaus kijken naar vraagstukken op diverse beleidsterreinen (waaronder mobiliteit) vanuit een bepaalde invalshoek (economie, leefomgeving en gedrag). Het KiM kijkt specifiek naar vraagstukken op het beleidsterrein mobiliteit vanuit verschillende invalshoeken (economie, leefomgeving en gedrag). Verder werkt het KiM vraaggestuurd, terwijl de planbureaus in belangrijke mate zelf hun agenda bepalen, afgezien van hun wettelijke taken, waarbij zij uiteraard wel hun oor te luisteren leggen bij de departementen. Ook legt het KiM meer het accent op Kennis-aan-Tafel.

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

De werkprogramma's van het KiM en de planbureaus worden zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Dat betekent in concreto het volgende.

- In samenwerking met het SCP wordt binnenkort het gezamenlijke project Gezinsmobiliteit (G704) afgerond. Met opdrachtonderzoek zal het SCP nadrukkelijker de door het KiM gewenste kennisinput gaan aanleveren voor projecten in het KiM-werkprogramma. Dat begint in 2012 met projecten in kennislijn 3 (Impact ICT-ontwikkelingen op het individuele mobiliteitsgedrag – GB1201) en Impact maatschappelijke trends op het individuele mobiliteitsgedrag (GB1202).
- Met het PBL wordt samengewerkt in uiteenlopende projecten op het terrein van dataverzameling en -levering (Mobiliteitspanel Nederland –DM1102). Daarnaast werken het KiM en het PBL samen in de projecten Bijdrage aan Monitor Infrastructuur en Ruimte (DM1113), MKBA-methodiek (Mogelijkheden ex post evaluatie – EA1104) en Effecten van Verstedelijking (OG1110). Het KiM neemt deel in de klankbordgroep van het PBL-project Effectiviteit van Beleidsinstrumenten (EA1205).
- Met zowel het PBL als het Centraal Planbureau (CPB) wordt samengewerkt in projecten als Plannen voor de Stad (EA1120), Projectoverstijgende Vragen MKBA-methodiek (EA1102), Organiseren van Kwaliteitsborging MKBA's (EA1108) en de actualisering van langetermijnsce­nario's in relatie tot *The Netherlands in 2040*.
- Met het CPB wordt samengewerkt in OEI voor integrale en gebiedsgerichte aanpak (E1001).
- In de afstemming van de werkprogramma's zal de betrokkenheid van de planbureaus bij nieuwe onderzoekprojecten nader worden vastgelegd. Daarover wordt nog overlegd.
- Met het SCP en het PBL wordt bovendien verkend op welke wijze de inbreng van de gammawetenschappen in het beleid kan worden versterkt. Zie ook de *Meerjaren Agenda Kennisbeleid IenM* in paragraaf 0.1.

0.3

Positionering en werkwijze van het KiM

Positionering

Het KiM is binnen IenM gepositioneerd vanwege het belang van de goede doorwerking van de producten van het KiM en vanwege de directe interactie tussen het KiM en de beleidsdirecties.

Samenwerking

De eerder genoemde producten ontwikkelt het KiM zelf of in samenwerking met planbureaus (zie paragraaf 0.2), externe kennisinstellingen, universiteiten en de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat. Het KiM doet dat veelal op basis van kennis die elders (in Nederland en daarbuiten) is ontwikkeld en die het KiM integreert en toepasbaar maakt voor de beleidspraktijk. Deelonderzoeken worden soms door het KiM uitbesteed aan private partijen (of universiteiten), waarna het KiM de resultaten van deze deelonderzoeken integreert in een KiM-product.

Contacten met de wetenschappelijke wereld

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

Het KiM wil een belangrijke verbindende schakel zijn tussen IenM en de universiteiten op het gebied van mobiliteit. Daartoe draagt het KiM actief bij aan de ontwikkeling van onderzoeksnetwerken zoals TRAIL, en meerjarige kennisprogramma's zoals Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (DBR). Bij alle relevante onderdelen van DBR zijn medewerkers van het KiM betrokken.

Internationale oriëntatie

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

Publicaties

Alle onderzoeksprojecten van het KiM leiden tot openbare publicaties. Publicatie vindt plaats binnen drie maanden na afronding van het onderzoek. In sommige gevallen kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld als de onderzoeken deel uitmaken van de voorbereidingen van een grote beleidsnota, waarbij relevante onderzoeksrapporten gelijktijdig met het uitbrengen van de nota worden gepubliceerd.

0.4 Kennislijnen

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

De belangrijkste kenmerken van een kennislijn zijn als volgt. Een kennislijn:

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

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

In 2012 worden de volgende kennislijnen onderscheiden:

- 1 **Bereikbaarheid en ruimte.** Analyse van ontwikkeling, belang van en mogelijkheden voor verbetering van bereikbaarheid; het operationaliseren van 'nieuwe' aspecten van bereikbaarheid, zoals robuustheid en betrouwbaarheid. We kijken hier naar zowel

- personen- als goederenvervoer (slim gebruik van netwerken en slimme logistiek), naar zowel ketens als knooppunten en naar de interactie met de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling.
- 2 **Oorzaken en gevolgen van mobiliteit.** Beschrijving en verklaring van nationale en internationale ontwikkelingen in mobiliteit en transport, en van de gevolgen voor veiligheid en leefomgeving. Zowel terugkijken (verklaren aan de hand van bijvoorbeeld sociaal-economische, ruimtelijke, demografische en technologische ontwikkelingen en beleidseffecten) als vooruitkijken (ontwikkeling van omgevingsscenario's ter ondersteuning van robuuste beleidsontwikkeling en opstellen van verkenningen voor de middel- lange en lange termijn).
 - 3 **Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding.** Deze kennislijn geeft inzicht in de wereld achter het mobiliteitsgedrag, waarin elementen als beleving, imago, normen en waarden een rol spelen. Gedragsinzichten kunnen worden ingezet om ontwikkelingen te verklaren en te komen tot effectiever beleid. Daarbij worden inzichten op microniveau (de individuele mobilist) via het mesoniveau (doelgroepen, segmenten) vertaald naar het macroniveau (effecten op het systeem).
 - 4 **Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid.** Stimuleren van voor het mobiliteits- en transportbeleid benodigde ontwikkeling van modellen en verzameling van data. Ontwikkeling van beleidsindicatoren ten behoeve van de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen.
 - 5 **Marktordering en de rol van de overheid.** Analyse en verkenning van effectieve en efficiënte verhoudingen tussen overheid en markt in de verschillende sectoren (weg, regionaal openbaar vervoer, spoor, binnenvaart, zeevaart, luchtvaart). Daarbij is er aandacht voor publieke belangen, voor diverse vormen van marktordering en *governance* en voor effectieve bestuurlijke verhoudingen tussen overheidslagen. Tevens analyse van mogelijkheden van publiek-private samenwerking en alternatieve financieringsvormen.
 - 6 **Beleidsbeoordelingen en afwegingskaders.** Evaluaties van effectiviteit en efficiency van beleidsinstrumenten voor mobiliteit en transport. Zowel ex ante als ex post. Verdieping en verbreding van de methodiek voor ex ante en ex post evaluaties (waaronder maatschappelijke kosten-batenanalyses – MKBA's), met aandacht voor de economische en de bestuurskundige invalshoek, waarbij *people, profit én planet* worden geïntegreerd. Het toetsen van evaluaties en het verbeteren van de kwaliteitsborging rond evaluaties.
 - 7 **Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem.** In deze kennislijn staat de lange termijn centraal. De kennislijn houdt zich bezig met alle IenM-beleidsdoelen voor de lange termijn waarvoor een transitie nodig is. In de kennislijn worden de opties in kaart gebracht om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem. Daarnaast wordt in de kennislijn aandacht besteed aan het proces, de weg ernaartoe: hoe kunnen de opties verzilverd worden, wat zijn knelpunten en wat zijn effectieve en maatschappelijk haalbare beleidsmaatregelen om de beleidsdoelen te bereiken?
 - 8 **Het belang van mobiliteit en transport.** Inzicht geven in het belang van mobiliteit, transport en infrastructuur voor de sociale, ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland. Het accent ligt op de (inter)nationale betekenis van de mainports, andere logistieke knooppunten en verbindingen van nationaal belang voor economische structuur en vestigingsplaatsaantrekkelijkheid. Aandacht voor de mogelijkheden van de overheid om het functioneren van de knooppunten te beïnvloeden.

Gezichtsbepalende projecten in 2012

Binnen de kennislijnen wordt een groot aantal onderzoeksprojecten en andere activiteiten (Kennis-aan-Tafel) uitgevoerd. Soms zijn die gericht op een specifiek beleidsterrein en een specifieke beleidsdirectie. Andere projecten en thema's hebben een bredere betekenis voor het beleid van IenM. Hierna wordt per kennislijn aangegeven welk project of thema gezichtsbepalend is vanwege die brede betekenis. Hetzelfde schema laat ook het verwachte belang voor beleidsdiscussies zien. Dit betreft een momentopname; door actuele politieke en maatschappelijke ontwikkelingen kunnen immers ook andere projecten of thema's gezichtsbepalend worden.

Kennislijn	Gezichtsbepalend project	Pag.nr.
1. Bereikbaarheid en ruimte	Ondersteuning doorontwikkeling bereikbaarheidsindicator SVIR	16
2. Oorzaken en gevolgen van mobiliteit	Mobiliteitsbalans 2012	24
3. Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding	Doelgroepen in en uit de spits	31
4. Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid	Mobiliteitspanel Nederland	34
5. Marktordening en de rol van de overheid	Vergroten marktgerichtheid openbaar vervoer	40
6. Beleidsevaluaties en afwegingskaders	Effecten van EU-ETS voor de Nederlandse luchtvaart	48
7. Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem	Verkenning duurzaam maritiem systeem 2050	52
8. Het belang van mobiliteit en transport	Belang van het transport van gevaarlijke stoffen	56

Verantwoordelijke managers

Het managementteam van het KiM bestaat uit Jaap de Wit (wetenschappelijk directeur), Arjen 't Hoen (plaatsvervangend directeur), Odette van de Riet en Jan van der Waard. Met uitzondering van de wetenschappelijk directeur zijn zij verantwoordelijk voor een aantal kennislijnen. Hieronder volgt een overzicht.

Kennislijn	Verantwoordelijk MT-lid
1. Bereikbaarheid en ruimte	Jan van der Waard
2. Oorzaken en gevolgen van mobiliteit	Jan van der Waard
3. Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding	Odette van de Riet
4. Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid	Jan van der Waard
5. Marktordening en de rol van de overheid	Arjen 't Hoen
6. Beleidsevaluaties en afwegingskaders	Arjen 't Hoen
7. Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem	Odette van de Riet
8. Het belang van mobiliteit en transport	Arjen 't Hoen

0.5 Over dit werkprogramma

Totstandkoming werkprogramma

Het werkprogramma van het KiM komt vraaggestuurd tot stand (met uitzondering van de in paragraaf 0.2 genoemde signaleringsnotities). Het doel van het KiM is immers om de strategische kennisbasis van het mobiliteitsbeleid te versterken. De keuze voor vraaggestuurd onderzoek betekent overigens niet dat het KiM geen invloed heeft op de vragen. Dit betekent echter niet dat de vraagarticulatie een vorm van eenrichtingverkeer zou zijn tussen beleidsdirecties en het KiM, in de zin van 'het beleid vraagt, KiM draait'. Vraagarticulatie vraagt om een actieve dialoog, gebaseerd op een constante inspanning van het KiM om de beleidsdirecties regelmatig te confronteren met strategische ontwikkelingen, maatschappelijke trends en toekomstige beleidsonderwerpen die het mobiliteitsterrein kunnen raken. Anders gezegd, het KiM heeft een belangrijke kennis ontsluitende functie voor het beleid in strategische zin.

Nieuwe projectideeën zijn kritisch geprioriteerd. Dit is gedaan op basis van de urgentie van een project voor opdrachtgevers, aansluiting van de onderzoeksvragen op de kennis en kunde van het KiM en de mate waarin een typisch KiM-product (zie paragraaf 0.2) kan worden geleverd. Hiervoor is op verschillende niveaus afstemming geweest met de verschillende onderdelen van IenM. Daarnaast is overlegd over het werkprogramma met het

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het Centraal Planbureau (CPB) en het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP). Het werkprogramma wordt vastgesteld door de secretaris-generaal van IenM.

Dynamisch werkprogramma

Het werkprogramma heeft een dynamisch karakter. Tussentijdse bijstellingen van en aanvullingen op het programma kunnen leiden tot een andere prioriteitsstelling, tot een andere vorm van uitvoering of tot afzien van onderzoek over een bepaald onderwerp. In 2012 zal er minimaal één keer een update van dit werkprogramma verschijnen.

0.6

Toelichting op de hoofdstukken 1 tot en met 8

De hoofdstukken 1 tot en met 8 van dit werkprogramma bevatten beschrijvingen van de inhoud van de projecten en activiteiten per kennislijn.

Per kennislijn geven we eerst een toelichting op de inhoud van de kennislijn en worden de verschillende onderwerpen beschreven die deel uitmaken van de kennislijn. Per onderwerp worden eerst de projecten beschreven die doorlopen uit 2011 of starten in 2012. Per project wordt de titel, het soort project (onderzoek of KaT, de opdrachtgever, het projectnummer, de verwachte capaciteitsinzet (groot, middelgroot of klein¹) en de verwachte startdatum weergegeven. Vervolgens worden andere, meer globale projectideeën genoemd die in de eerstvolgende update mogelijk concreter zijn uitgewerkt. Eén à twee keer per jaar zal een update op internet worden geplaatst.

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

Bijlage A bevat een analyse van de inzet van KiM naar opdrachtgever, kennislijn en soort project. Bijlage B geeft een totaaloverzicht van alle projecten, ingedeeld naar opdrachtgever.

¹ Zie Bijlage A voor de omrekening van deze drie categorieën naar uurinzet.

1 Kennislijn Bereikbaarheid en ruimte

1.1

Toelichting op de kennislijn

Verbetering van de bereikbaarheid vormt een centrale doelstelling binnen het nationaal verkeers- en vervoersbeleid. Centraal in deze kennislijn staat de ontwikkeling en toepassing van kennis rond operationalisering van het bereikbaarheidsbegrip, probleemanalyse en de verkenning van mogelijkheden tot verbetering van de bereikbaarheid met specifieke beleidsmaatregelen, zoals investeringen in infrastructuur, ruimtelijke ordening en inrichting, benuttingsmaatregelen, mobiliteitsmanagement en fiscale maatregelen. Het KiM hanteert hierbij een brede benadering, door zich te richten op zowel personen- als goederenvervoer (slim gebruik van netwerken en slimme logistiek, zowel unimodaal als multimodaal), op zowel ketens als knooppunten en op de interactie met de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling.

Het feit dat de domeinen infrastructuur, ruimte en milieu binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) zijn samengebracht, maakt het mogelijk om ruimtelijke ordening en bereikbaarheid beleidsmatig in nauwere samenhang vorm te geven. Infrastructuurbeleid c.q. bereikbaarheidsbeleid, ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijk beleid zijn nauw met elkaar verbonden. Bereikbaarheidsbeleid kan de ruimte beïnvloeden; nieuwe infrastructuur kan bijvoorbeeld gewenste, maar soms ook een ongewenste structurende werking hebben op de omringende ruimte. Andersom kunnen besluiten in het ruimtelijke domein, zoals grootschalige verstedelijking, gewenste en ook ongewenste consequenties hebben voor bereikbaarheid. Kennis over de wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en inrichting en bereikbaarheid, is van belang om de effecten van beleidsinterventies te kunnen inschatten en een juiste afweging te maken over in te zetten beleidsinstrumenten.

Bij begripsbepaling is het operationaliseren van het bereikbaarheidsbegrip een belangrijke focus in het KiM-werk. Hierbij gaat het enerzijds om verbreding van het begrip bereikbaarheid als beleidsdoelstelling. Anderzijds vormt de kennis rond de verdieping van inzichten in specifieke aspecten van bereikbaarheid, zoals comfortaspecten en reistijdbetrouwbaarheid, een specifiek aandachtspunt.

Een tweede focus binnen de kennislijn is gericht op de wijze waarop door beleidsinterventies in het verkeers- en vervoerssysteem de bereikbaarheid verbeterd kan worden. Naast onderzoek gericht op de ontwikkeling van nieuwe beleidsopties, gaat het hier om kennis van de effectiviteit van diverse maatregelen op geldende bereikbaarheidsdoelstellingen.

Binnen deze kennislijn staan twee onderwerpen centraal:

- bereikbaarheid als beleidsdoel;
- ontwikkeling en analyse beleidsopties bereikbaarheid.

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen op dit terrein. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete activiteiten het KiM in 2012 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van globale projectideeën die mogelijk om een verdere invulling vragen.

1.2 Bereikbaarheid als beleidsdoel

Na diverse strategische beleidsnota's waarin het bereikbaarheidsbegrip voornamelijk betrekking had op reistijdverlies op het hoofdwegennet, introduceerde de *Nota Mobiliteit* een extra focus op betrouwbaarheid en robuustheid als kernbegrippen in het nationaal verkeers- en vervoersbeleid. Daarmee ontstond de behoefte aan een nadere uitwerking van deze begrippen. Eerder heeft het KiM daartoe al onderzoek uitgevoerd dat was gericht op nadere begripsbepaling, maar rond het vertalen naar afwegingskaders bestaan nog de nodige kennisleemten. In de recente *Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* is het bereikbaarheidsbegrip sterk verbreed met de introductie van een op gegeneraliseerde kosten gebaseerde operationalisering. Integrale en helder te communiceren indicatoren voor bereikbaarheid zijn onontbeerlijk om te kunnen bepalen wat de aard en omvang is van bereikbaarheidsproblemen, en ook om iets te kunnen zeggen over verwachte en gerealiseerde beleidseffecten.

Concrete projecten

DGB Strategie
Kennis-aan-Tafel, BB1117,
middelgroot, doorloop

Ondersteuning doorontwikkeling bereikbaarheidsindicator SVIR

In de *Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR) is een nieuwe bereikbaarheidsindicator opgenomen. Met het project Bereikbaarheid Anders Bekeken heeft het KiM in 2011 een bijdrage geleverd aan de indicatorkeuze. Deze nieuwe bereikbaarheidsindicator wordt door Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) verder ontwikkeld, met als doel in de loop van 2012 volledig uitgewerkt te zijn voor praktische toepassing in monitoring en gebiedsgerichte aanpak. De indicator wordt onder andere uitgebreid voor goederenvervoer over het spoor en de vaarwegen. Het KiM ondersteunt DGB met Kennis-aan-Tafel bij de doorontwikkeling.

DGB Strategie
Onderzoeksproject, BB1103,
middelgroot, derde kwartaal

Robuustheid en betrouwbaarheid in concrete projecten

De potentiële effecten van beleidsmaatregelen om robuustheid en betrouwbaarheid te verbeteren, kunnen met beschikbare modellen nog niet goed in beeld worden gebracht. Het is daarom nodig deze effecten voor concrete projecten in te schatten op basis van uit specifiek onderzoek op te stellen vuistregels. In 2010 is hiertoe al een eerste aanzet gegeven, maar nadere uitwerking is gewenst, waarbij naast projecten voor het hoofdwegennet ook zal worden gekeken naar maatregelen op het onderliggend wegennet en binnen andere modaliteiten.

Onbetrouwbaarheid vanuit reizigersperspectief

Bij onderzoek naar onbetrouwbaarheid en robuustheid bestaat nog relatief weinig aandacht voor het perspectief van de reiziger. Getracht wordt deze basiskennis op te vullen met onderzoek naar de wijze waarop reizigers hun reis (per auto en openbaar vervoer) plannen, de reistijden die ze daarbij verwachten en hun gedragsreacties op verschillende typen vertragingen. De aanpak wordt gebaseerd op de vergelijking van objectieve gedragsreacties van reizigers met subjectieve voorkeuren. Om deze te meten worden niet alleen enquêtes gebruikt, maar ook observaties, interviews en nieuwe dataverzamelingstechnieken.

Andere, meer globale projectideeën

Bijdrage beoordelingskader voorstellen robuustheid spoornetwerk

ProRail en de NS werken aan nadere begripsbepaling voor robuustheid op het spoor. In 2012 volgt vanuit IenM invulling van eventuele sturing en mogelijk een behoefte aan methoden om robuustheid in afwegingen mee te kunnen nemen. In die fase kan vanuit het KiM behoefte aan Kennis-aan-Tafel (KaT) bestaan. (zie ook *Robuustheid en betrouwbaarheid in concrete projecten* (BB1103)).

1.3

Ontwikkeling en analyse beleidsopties bereikbaarheid

Het verkeers- en vervoerssysteem bestaat uit een set complementaire vervoerwijzen. De hoofdmodaliteiten zijn weg, spoor, water en lucht, maar daarbinnen bestaat een breed arsenaal aan vervoermiddelen zoals de auto/vrachtwagen, trein, (elektrische) fiets, bus, tram, metro en taxi. Elk van de vervoermiddelen heeft zijn eigen kracht en markt. Afhankelijk van zaken als reismotief en herkomst- en bestemmingslocatie, kiest de reiziger of verlader het optimale vervoermiddel. De personenauto/vrachtwagen is een bijzonder populaire keuze, waardoor de bereikbaarheid in het wegsysteem onder hoge druk staat.

In dit onderdeel ligt de nadruk op de wijze waarop de bereikbaarheid verbeterd kan worden door aanpassingen in het verkeers- en vervoerssysteem en de directe omgeving (bijvoorbeeld het ruimtelijk systeem). Daarbij wordt naar alle modaliteiten gekeken. Speciale aandacht gaat uit naar multimodale verplaatsingen, waarbij voor één verplaatsing van verschillende modaliteiten gebruik wordt gemaakt. Zo zijn loopafstand, de aanwezigheid en gemak van fietsstallingen medebepalend voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Ook is de kwaliteit van de bus, tram en metro van invloed op de aantrekkelijkheid van het reizen per trein. Verder is de aanwezigheid van fietstransferia bepalend voor de aantrekkelijkheid om voor het eerste of laatste stukje van de reis de fiets te pakken. Naast onderzoek dat is gericht op de ontwikkeling van nieuwe beleidsopties, wordt er in dit onderdeel gekeken naar het toetsen van deze opties op hun effectiviteit op de bereikbaarheidsdoelstellingen.

Concrete projecten

DGB Openbaar Vervoer en Spoor
Onderzoeksproject, BB1108,
middelgroot, doorloop

Fiets in de Keten

De fiets speelt in toenemende mate een rol in multimodale verplaatsingen. Een voorbeeld hiervan is de populariteit van de ov-fiets. Deze rol zou nog verder kunnen worden uitgebouwd. In dit project kijkt het KiM hoe de rol van de fiets in multimodale ketens is uit te bouwen en of de fiets een grotere rol kan spelen op verplaatsingen over langere afstanden (> 7,5 km). Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de rol van de fiets in voor- en natransport en de potentiële rol van de elektrische fiets. Het KiM onderscheidt twee fasen in dit project. Fase 1 betreft een Kennis-aan-Tafel-traject. In een discussiebijeenkomst met experts binnen en buiten IenM worden de belangrijkste kansen voor rijksbeleid geïdentificeerd door een aantal primair relevante vragen te scannen. Optioneel volgt in fase 2 een verdiepend onderzoek op relevante kennisvragen.

DGB Beter Benutten
Kennis-aan-Tafel, BB1113,
klein, doorloop

KiM-bijdrage monitoring en evaluatie Beter Benutten

Rond de implementatie van maatregelen binnen het programma Beter Benutten bestaat behoefte aan monitoren en evalueren op programmaniveau. Het doel is om op dit niveau te kunnen vaststellen wat wel en niet werkt en hoe die vaststelling te organiseren zonder alle projecten afzonderlijk te evalueren. Aan het KiM is gevraagd de ontwikkeling van een monitorings- en evaluatiesystematiek en eventuele uitbestedingen in dit kader met kennis te ondersteunen en een rol te spelen als kwaliteitsbeoordelaar.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
Kennis-aan-Tafel, BB1112,
klein, doorloop

Review evaluatiemethodiek Praktijkproef Amsterdam (PPA)

De Praktijkproef Amsterdam (PPA) heeft tot doel de mogelijkheid te onderzoeken om met gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement bij te dragen aan een betere benutting van het wegennetwerk in de omgeving van Amsterdam. Het is een samenwerkingsproject tussen Rijk en de decentrale overheden. De totale doorlooptijd van de proef is ongeveer drie jaar. Het KiM voert in opdracht van DGB WV reviews uit op de geplande ex ante en ex post evaluaties in het kader van de PPA. In iedere review wordt een wetenschappelijk onafhankelijk oordeel gegeven over de uitgevoerde evaluaties. Daarbij gaat het om de toe te passen evaluatiemethodieken en de resultaten uit de evaluaties.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor
Onderzoeksproject/Kennis-aan-Tafel, BB1106, middelgroot,
doorloop

Kwaliteitsbehoeften van de moderne ov-reiziger

In de vormgeving van het ov-beleid krijgt een oriëntatie vanuit de gebruiker een steeds centralere rol. In dat verband is het belangrijk te weten wat precies de behoeften van potentiële reizigers zijn. Welke reizigerstypen zijn te onderscheiden (doelgroepen of bijvoorbeeld 'ov-afhankelijk', 'auto-afhankelijk', 'vrije-keuzereiziger' en dergelijke)? Welke condities maken het verschil tussen deze groepen? Is er per reizigerscategorie een beeld van specifieke behoeften? En is op basis daarvan een beeld te verkrijgen welke reizigers het meest genegen zijn hun verplaatsingsgedrag te veranderen, en wat daarvoor de voorwaarden zijn? Welke succes- en faalfactoren spelen een doorslaggevende rol bij het overstappen van auto naar ov (bijvoorbeeld duur parkeerbeleid, goede P+R, geboden ov-kwaliteit, ruimtelijke omstandigheden, et cetera) en wanneer stapt men daadwerkelijk over? Hoe kunnen deze factoren beter worden meegenomen in het huidige systeem van beleidsgestuurde contractfinanciering, of zijn daarvoor juist alternatieven noodzakelijk met een sterkere reizigersoriëntatie? Op basis van bestaande kennis kan het KiM

met Kennis-aan-Tafel op korte termijn een eerste bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het beleid op dit gebied. Kennisleemten kunnen met onderzoek worden opgevuld.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
(andere betrokken directies: DGB
Strategie, DGRW Ruimtelijke
Ontwikkeling)
Kennis-aan-Tafel, BB 1 201, klein,
eerste kwartaal

Kansen voor bereikbaarheid in de ruimte

De relatie tussen ruimtelijke ordening (RO) en inrichting en mobiliteit is een veel bestudeerd onderwerp. De veranderde inrichting van de ruimte leidt tot een wijziging in de activiteitenpatronen van personen en een verandering in de mobiliteitsvraag, wat weer een effect heeft op de bereikbaarheid. Het lokaliseren van dienstverlenende bedrijvigheid in centrumlocaties rondom bestaande ov-stations (oude A-locaties), in combinatie met parkeerrestricties, beperkt bijvoorbeeld het autoverkeer. Nieuwbouwalocaties aan de randen van de steden (Vinex-locaties) kunnen tot meer files leiden. Omgekeerd heeft de aanleg van infrastructuur (weg en openbaar vervoer) een effect op het ruimtelijke gedrag van mensen en bedrijven. Als gevolg van de 'nieuw' opgeroepen mobiliteit kan de bereikbaarheid van locaties afnemen en ontstaan knelpunten in het transportsysteem. Het KiM stelt een notitie op waarin, op basis van de literatuur, ervaringen uit het verleden en voorbeelden uit het buitenland, inzichtelijk wordt gemaakt hoe de samenhang tussen RO, mobiliteit en bereikbaarheid werkt. Welke principes, zowel vanuit het RO-systeem als uit het transportsysteem, hebben een gunstige invloed op de bereikbaarheid en welke principes beïnvloeden de bereikbaarheid op een minder gunstige manier?

DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling
(andere betrokken directies: DGB
Wegen en Verkeersveiligheid, DGB
Strategie
Onderzoeksproject, BB 1 202,
middelgroot, eerste kwartaal

Transit Oriented Development

Transit Oriented Development (TOD) is een openbaar vervoer- en ruimtelijke ordening-concept waarbij infrastructuur en ruimtelijke inrichting geïntegreerd worden ontwikkeld. Dit geldt voor de planvorming, maar ook voor financiering en exploitatie. Gewijzigde woonvoorkeuren (meer voorkeur voor stedelijk wonen nu de babyboomgeneratie verouderd), gewijzigde vestigingsplaatskeuze van bedrijven (meer synergetische locaties) en gewijzigde vervoersplanning (klantgeoriënteerd marktdenken) leveren samen een nieuwe omgeving waarin Transit Oriented Development kan gedijen. Waar zijn deze ontwikkelingen al zichtbaar, waar liggen kansen, welke actoren zijn er en welke belangen zijn in het spel? Een globaal overzicht van beschikbare kennis zal in een werksessie met het beleid worden gepresenteerd.

GB Beter Benutten (andere
betrokken directies: DGB Openbaar
Vervoer en Spoor, DGB Maritieme
Zaken, DGB Luchtvaart
Onderzoeksproject, BB 1 203, klein,
tweede kwartaal

Leermomenten benutting infrastructuur

Met het wegvallen van prijsbeleid en een lager investeringsniveau in de weginfrastructuur, staat benutting van bestaande infrastructuur sterk in de belangstelling. Benutting is echter niet uniek voor het wegsysteem. Naast een analyse van potentiële alternatieve beleidsopties, zoals in 2011 uitgevoerd in het project Slim Benutten, kan mogelijk ook worden geleerd van benuttingsaanpak in andere systemen en sectoren. Wat valt er uit de aanpak (zoals specifieke benuttingsmaatregelen en ketenbenadering) in andere modaliteiten (bijvoorbeeld spoor en luchtvaart) en andere sectoren (waterbeheer, gasdistributie, elektriciteitsnetwerk) te leren voor benutting van het wegsysteem? Aansluiten bij bevindingen uit Next Generation Infrastructures (NGI).

DGB Luchtvaart (andere betrokken directies: DGRW Ruimtelijke Ordening)
Onderzoeksproject/Kennis-aan-Tafel, BB1119, klein, doorloop

Ondersteuning SMASH

Momenteel wordt de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) opgesteld. In vervolg op de KiM-inbreng bij landzijdige bereikbaarheid Mainports 2.0 in 2011, wordt met Kennis-aan-Tafel ondersteuning geleverd. De KiM-inbreng heeft met name betrekking op het beoordelen van de in SMASH-kader te ontwikkelen ruimtelijke modellen op het aspect landzijdige bereikbaarheid. Na afronding van de inbreng in SMASH zal worden bezien of de in dit project opgedane kennis en de bevindingen uit het Mainport 2.0 project, kunnen worden gebundeld in een achtergrondrapportage.

DGMI Internationaal
Kennis-aan-Tafel, BB1204, klein, eerste kwartaal

Bijdrage aan IenM dossiergroep TEN-T

Het KiM levert een bijdrage in de IenM-brede dossiergroep TEN-T met Kennis-aan-Tafel rond infrastructuurplanning, vervoersontwikkeling en afwegingsmethoden.

Andere, meer globale projectideeën

DGB Maritieme Zaken

Verhoging marktaandeel binnenvaart

Om de doelstellingen rond het marktaandeel binnenvaart voor 2035 te realiseren, lopen een aantal trajecten, waaronder Masterplan Achterlandlogistiek. De uitwerking wordt in sterke mate aan de sector overgelaten, maar in 2012 zijn mogelijk KaT-vragen voor KiM te verwachten.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

The last mile

Om vast te kunnen stellen waar beleidsmatig aanknopingspunten liggen bij 'the last mile' (het laatste stukje van de bezorging van goederen, bijvoorbeeld besteld via het internet), bestaat behoefte aan inzicht in kansen en bedreigingen rond dit fenomeen. Een 'satéprikker' door de bestaande kennis en resultaten van lopende kennisprojecten (waaronder DBR), kan hier wellicht behulpzaam zijn.

Promotieonderzoek

VU Amsterdam en KiM
Promotieonderzoek, P801

Betrouwbaarheid van reistijden

De onderzoeksvragen zijn:

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

1.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Strategie	Ondersteuning doorontwikkeling bereikbaarheidsindicator SVIR	BB1117	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Middelgroot
DGB Strategie	Robuustheid en betrouwbaarheid in concrete projecten	BB1103	Onderzoeksproject	Derde kwartaal	Middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Onbetrouwbaarheid vanuit reizigersperspectief	BB1102	Onderzoeksproject	Doorloop	Middelgroot
DGB Openbaar Vervoer en Spoor	Fiets in de Keten	BB1108	Onderzoeksproject	Doorloop	Middelgroot
DGB Beter Benutten	KiM-bijdrage monitoring en evaluatie Beter Benutten	BB1113	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Klein
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Review evaluatiemethodiek Praktijkproef Amsterdam (PPA)	BB1112	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Klein
DGB Openbaar Vervoer en Spoor	Kwaliteitsbehoeften van de moderne ov-reiziger	BB1106	Onderzoeksproject/ Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Kansen voor Bereikbaarheid in de Ruimte	BB1201	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	Klein
DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling	Transit Oriented Development	BB1202	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	Middelgroot
DGB Beter Benutten	Leermomenten benutting infrastructuur	BB1203	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	Klein
DGB Luchtvaart	Ondersteuning SMASH	BB1119	Onderzoeksproject/ Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Klein
DGMI Internationaal VU Amsterdam en KiM	Bijdrage IenM dossiergroep TEN-T Betrouwbaarheid van reistijden	BB1204 P801	Kennis-aan-Tafel Promotieonderzoek	Eerste kwartaal Doorloop	Klein

2 Kennislijn Oorzaken en gevolgen van mobiliteit

2.1

Toelichting op de kennislijn

Het verkeers- en vervoerssysteem is een complex systeem. Veel factoren, zoals demografische, sociaal-economische ontwikkeling, informatisering, technologische ontwikkeling en ruimtelijke ordening en inrichting, bepalen de omvang en het karakter van de vraag naar mobiliteit van personen en goederen. Daarnaast zijn er factoren die invloed hebben op de wijze waarop de mobiliteitsvraag wordt afgewikkeld. Zo maken technologische ontwikkelingen nieuwe vormen van het aanbod aan voorzieningen mogelijk. De manier waarop en de mate waarin deze voorzieningen worden gebruikt, hebben op hun beurt weer gevolgen voor het milieu in de vorm van emissies van schadelijke stoffen en geluidbelasting. Ook is er sprake van verkeersonveiligheid en potentiële gevaren voor omwonenden bij calamiteiten. Inzicht in de mobiliteitsbepalende factoren en de interacties tussen verkeer en vervoer en de (ruimtelijke) omgeving, levert een beeld van mogelijke aanknopingspunten voor te voeren beleid en vormt daarmee basiskennis voor de beleidsontwikkeling. Vanwege steeds sneller wisselende ontwikkelingen in invloedfactoren, is het steeds belangrijker om ontwikkelingen en hun doorwerking naar mobiliteit nauwlettend te volgen.

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

Binnen deze kennislijn staan twee onderwerpen centraal:

- de samenhang in het verkeers- en vervoerssysteem;
- relevante ontwikkelingen in de omgeving.

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen op dit terrein. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete activiteiten het KiM in 2012 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van globale projectideeën die mogelijk om een verdere invulling vragen.

2.2

De samenhang in het verkeers- en vervoerssysteem

Kennis van de interne samenhang binnen het verkeers- en vervoerssysteem en de wisselwerking met de omgeving, bijvoorbeeld in de vorm van het ruimtelijk systeem, is essentieel om in het (recente) verleden geconstateerde mobiliteitsontwikkelingen te kunnen verklaren

aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen en geïmplementeerd beleid. De kennisactiviteiten op dit onderdeel betreffen het beschrijven van het systeem in verleden, heden en toekomst en het verklaren van gerealiseerde mobiliteitsontwikkelingen.

Concrete projecten

DGB Strategie
Onderzoeksproject, OG1 201, groot,
eerste kwartaal

Mobiliteitsbalans 2012

Het doel van de jaarlijkse *Mobiliteitsbalans* is om objectieve (achtergrond)informatie te geven aan beleidsmakers, onderzoekers, politici en organisaties die werkzaam zijn in het veld van verkeer en vervoer. De publicatie geeft een overzicht van de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland. Naast een beschrijving van de ontwikkeling van de mobiliteit, geeft de balans verklaringen voor de groei van het personen- en goederenvervoer. Daarmee kan de balans worden gebruikt voor de beleidsvorming en tevens input vormen voor het maatschappelijk debat over mobiliteit. In 2012 zal expliciet aandacht worden geschonken aan de relatie tussen mobiliteitsgroei en congestieontwikkeling. Bij dit onderdeel zal worden samengewerkt met de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat (RWS-DVS). De productie van de *Mobiliteitsbalans 2012* wordt inhoudelijk afgestemd met de *Monitor Infrastructuur en Ruimte*, die in 2012 voor het eerst wordt gepubliceerd.

DGB Strategie
Onderzoeksproject, OG1 202,
middelgroot, eerste kwartaal

Analyse afvlakking groei mobiliteit

De kredietcrisis heeft in recente jaren een duidelijk dempend effect op de groei van de automobilititeit gehad, maar nadere analyse leert dat de stabilisatie in feite al in 2005, dus ver voor de kredietcrisis is ingezet. De stabilisatie komt mede door de afname van het aantal als passagier afgelegde kilometers. Ook andere westerse landen laten eenzelfde beeld zien. Verschillende onderzoeken geven aan dat economische ontwikkeling en brandstofprijzen niet de enige verklaring zijn. Wat de andere achterliggende oorzaken voor de stabilisatie zijn, is echter niet duidelijk. Om de waargenomen trend te kunnen bevestigen en verklaren, is diepgaander onderzoek nodig. Is er sprake van een verzadiging in de mobiliteitsbehoefte, veranderd gedrag van specifieke groepen, of verplaatsen Nederlanders zich misschien steeds vaker in het buitenland en, andersom, zien we steeds meer mobiliteit van buitenlanders in Nederland? Het onderzoek moet antwoord geven op deze vragen en tevens in beeld brengen hoe de mobiliteit zich in vergelijkbare landen ontwikkelt.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor
Onderzoeksproject, OG1 203,
middelgroot, eerste kwartaal

Regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer

De regionale grensoverschrijdende bus- en spoorlijnen hebben op dit moment een bescheiden aandeel in de mobiliteit. De auto is dominant in dit type verplaatsingen. Daarnaast is de exploitatie van dergelijke vormen van openbaar vervoer duur, in het bijzonder bij het spoor. Dat komt onder andere door technische belemmeringen. De vraag is welke doelgroepen op dit moment deze vorm van openbaar vervoer gebruiken en hoe de vervoervraag in de toekomst kan veranderen. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de relatieve veranderingen van de kwaliteit en kosten van het aanbod, maar ook naar de invloed van externe determinanten zoals omvang van de bevolking en het verdwijnen van economische, sociale en culturele belemmeringen in het internationale vervoer.

DGB Luchtvaart
Onderzoeksproject, OG 1 204,
middelgroot, tweede kwartaal

Invloedsfactoren ontwikkeling vraag regionale luchthavens

Het aandeel van de regionale luchthavens in het luchtverkeer is de laatste jaren sterk gegroeid. Ook in andere landen is deze trend waarneembaar. Duidelijk is dat deze groei samenhangt met de opkomst van *low cost* maatschappijen als Ryanair, maar ook andere factoren spelen een rol. In het project zal worden onderzocht welke factoren bepalend zijn voor de functie en rol van regionale luchthavens. Belangrijke actoren zijn hier de regionale overheden. Zij maken een afweging tussen de lusten (economie en bereikbaarheid) en lasten (met name geluid). Onderzocht zal worden tot welke afwegingen die overheden komen en welke omstandigheden daarbij een rol spelen. Voor het gebruik van de luchthavens zijn consumentenvoorkeuren uiteindelijk doorslaggevend. Er wordt dan ook tevens gekeken naar het reisgedrag en de luchthavenkeuze van de Nederlandse luchtvaartconsument (inclusief hun gebruik van Schiphol).

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
(andere betrokken directie: DGB
Beter Benutten)
Kennis-aan-Tafel, OG 1 205, klein,
tweede kwartaal

De mythe van de latente vraag

Bij de aanleg van infrastructuur en het nemen van verkeersmanagementmaatregelen, wordt vaak verwezen naar de latente vraag: 'meer infrastructuur aanleggen heeft toch geen zin, want de weg staat *in no time* toch weer vol'. Wat is eigenlijk de latente vraag, wat is er bekend over de stuwende krachten achter die vraag, zit het wel goed in verkeers- en vervoersmodellen, hoe groot is de latente vraag op het Nederlandse wegennet eigenlijk en wat is het consumentensurplus? Dit project is erop gericht bestaande inzichten op dit onderwerp te bundelen.

DGB Strategie (andere betrokken
directie: DGB Openbaar Vervoer en
Spoor)
Onderzoeksproject, OG 1 206, klein,
tweede kwartaal

Rol en betekenis van multi- en intermodaliteit in personen- en goederenvervoer

In de *Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* zijn multi- en intermodaliteit centrale begrippen. Maar welk deel van de huidige verplaatsingen van goederen en personen kan als multi- en/of intermodaal worden bestempeld, en wat is het potentieel? Op basis van beschikbare informatie en analyses wordt getracht inzicht te geven in omvang, karakter, samenstelling en potentie van inter- en multimodaal personen en goederenvervoer.

DGB Strategie
Kennis-aan-Tafel, MO 1 1 3, klein,
doorloop

Bijdrage actieagenda Topteam Logistiek

Via Kennis-aan-Tafel levert het KiM een bijdrage aan de uitwerking van de actieagenda uit het *Adviesrapport Topteam Logistiek*. Het gaat om het leveren van kennis bij de invulling van de thema's synchromodaal transport, het kernnetwerk en een nationale kennis- en innovatieagenda.

DGB Strategie
Kennis-aan-Tafel, OG 1 209, klein,
eerste kwartaal

OECD Territorial Review

De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO; Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)) gaat begin 2012 van start met een zogenoemde Territorial Review voor Nederland. Daarbij zal mogelijk relatief veel aandacht bestaan voor infrastructuur en bereikbaarheid. Het KiM kan met beschikbare informatiebronnen en specifieke kennis van het mobiliteitssysteem een actieve bijdrage leveren aan de antwoorden van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) op vragen van de OECD.

DGMI Veiligheid en Risico's (andere betrokken directie: ILT)

Andere, meer globale projectideeën

Gevolgen ontwikkeling vervoer per container voor veiligheid

Het vervoer van containers zal naar verwachting blijven groeien. De kwaliteit van de informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers, kan verbeterd worden. De consequenties van de groei zijn medebepalend voor deze informatiebehoefte. Er dient daarom te worden gekeken naar de ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen per container en de consequenties die daaruit kunnen voortvloeien. Hier ligt een relatie met monitoringsvragen vanuit DGB Maritiem en mogelijk een ook met informatiebehoefte bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

2.3

Relevante ontwikkelingen in de omgeving

Hier staat niet de werking van het systeem onder verschillende omstandigheden centraal, maar juist de relevante gerealiseerde en/of te verwachten ontwikkelingen in invloedfactoren. Kennis van deze ontwikkelingen is, samen met de kennis over de samenhang in het verkeers- en vervoerssysteem, een voorwaarde om inzicht te krijgen in het toekomstig functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem met bijbehorende externe effecten. Vroegtijdige herkenning van mogelijke ontwikkelingen stelt het beleid in staat om te anticiperen op te verwachten negatieve gevolgen.

Concrete projecten

DGB Luchtvaart
Onderzoeksproject, OG1107,
middelgroot, doorloop

Recente en toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart

Het Nederlandse luchtvaartbeleid is opgesteld binnen een context van een aantal zekere en onzekere ontwikkelingen in de luchtvaart. Dit zijn bijvoorbeeld de liberalisering van de luchtvaartmarkt, toenemende consolidatie van luchtvaartmaatschappijen, toenemende concurrentie vanuit het Midden-Oosten (onder andere Dubai en de Verenigde Arabische Emiraten), demografische ontwikkelingen, ontwikkeling van de wereld economie, het internationaal toerisme, mutatie van Low Cost Carrier (LCC) business modellen, concentratie in de LCC-sector, voortschrijdende internalisering van externe milieukosten et cetera. Sommige ontwikkelingen manifesteren zich al langer, andere ontwikkelingen zijn relatief nieuw, of tekenen zich nu aan de horizon af. In dit project gaat het KiM na wat de betekenis van deze ontwikkelingen zou kunnen zijn voor de concurrentiepositie van Schiphol. Ook zal gekeken worden naar beleidsopties om in te spelen op eventuele gewenste of ongewenste ontwikkelingen.

DGMI Veiligheid en Risico's
Kennis-aan-Tafel, OG1207, klein,
tweede kwartaal

Afstemming uitgangspunten toekomstverkenningen

In 2006 reageerde het kabinet op de publicatie van de WLO-scenario's van de planbureaus met het volgende standpunt: "Een oriëntatie op meerdere mogelijke toekomstbeelden zoals deze tot uitdrukking komen in de verschillende scenario's is een belangrijk en vaak onmisbaar element in een zorgvuldige beleidsvoorbereiding. Uiteindelijk is het echter een politieke keuze hoe bij formulering van beleidsmaatregelen wordt omgegaan met de onzekerheid over de toekomstige ontwikkelingen." In de beleidspraktijk blijkt het hanteren van verschillende veronderstellingen over relevante toekomstige ontwikkelingen echter nogal eens tot ogenschijnlijke tegenstellingen te leiden. Op basis van beschikbare kennis over scenario-ontwikkeling en -toepassing, kan het KiM Kennis-aan-Tafel leveren om tot afstemming van verschillende uitgangspunten in verschillende

beleidsdossiers te komen en zo toch invulling te kunnen geven aan het kabinetsstandpunt. Ter ondersteuning kan de publicatie *Denken in scenario's: onzekerheid beheersen* uit 2007 dienen. Deze publicatie zal eventueel worden geactualiseerd.

DGMI Internationaal
Kennis-aan-Tafel, OG1208, klein,
eerste kwartaal

Bijdrage aan IenM dossierteam Horizon 2020

Horizon 2020 is de naam van het nieuwe nog vorm te geven EU-kaderprogramma. Binnen Horizon 2020 wordt het Strategic Transport Technical Program (STTP) het transport gerelateerde deel. Binnen IenM is een dossierteam actief dat is gericht op de voor IenM relevante beïnvloeding van het onderzoeksprogramma. Het KiM participeert met Kennis-aan-Tafel in het dossierteam.

Andere, meer globale projectideeën

DGB Strategie

Actualiseren langetermijnsenario's

In 2010 heeft het Centraal Planbureau (CPB) met *The Netherlands of 2040* een eerste schets gegeven van vier nieuwe toekomstbeelden ter vervanging van de vier in 2006 gepubliceerde WLO-scenario's. In overleg tussen het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) wordt bekeken of er aanleiding is om deze toekomstbeelden een verdere vertaling te geven naar diverse sectoren, waaronder mobiliteit. De planning van een dergelijke studie is nog onbekend; een start in 2012 behoort tot de mogelijkheden. Het KiM kan in het project een kennisbijdrage leveren op het gebied van personen- en goederenvervoer.

DGMI Veiligheid en Risico's

Gevolgen van mondiale ontwikkelingen productie en gebruik gevaarlijke stoffen voor vervoer in Nederland

Wat zijn de gevolgen van een wereldwijde verschuiving van productielocaties van gevaarlijke stoffen en het gebruik van LNG (aardgas) en waterstof als motorbrandstof voor transportmiddelen (auto, binnenvaart) voor het transport van dergelijke stoffen in Nederland?

DGMI Veiligheid en Risico's

Analyse gevolgen toename groei gevaarlijk afval en afval biobrandstoffen

De verwachting is dat het vervoer van afval, waaronder ook gevaarlijk afval, en van biobrandstoffen de komende jaren zal toenemen. Wat zijn de mogelijke gevolgen van deze ontwikkeling?

DGB Maritieme Zaken

KiM-bijdrage aan IenM-activiteiten rond transitiecomité binnenvaart

Invulling geven aan de implementatie van maatregelen in het kader van het transitiecomité binnenvaart, is primair aan de sector. Mogelijk kunnen in een later stadium in dit proces specifieke kennisvragen voor IenM aan de orde komen, waarbij het KiM een bijdrage kan leveren aan de beantwoording.

2.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Strategie	Mobiliteitsbalans 2012	OG1201	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	Groot
DGB Strategie	Analyse afvlakking groei mobiliteit	OG1202	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	Middelgroot
DGB Openbaar Vervoer en Spoor	Regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer	OG1203	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	Middelgroot
DGB Luchtvaart	Invloedfactoren ontwikkeling vraag regionale luchthavens	OG1204	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	Middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	De mythe van de latente vraag	OG1205	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	Klein
DGB Strategie	Rol en betekenis van multi- en intermodaliteit in personen- en goederenvervoer	OG1206	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	Klein
DGB Strategie	Bijdrage actieagenda Topteam Logistiek	MO1113	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Klein
DGB Strategie	OECD Territorial Review	OG1209	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	Klein
DGB Luchtvaart	Recente en toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart	OG1107	Onderzoeksproject	Doorloop	Middelgroot
DGMI Veiligheid en Risico's	Afstemming uitgangspunten toekomstverkenningen	OG1207	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	Klein
DGMI Internationaal	Bijdrage aan IenM dossierteam Horizon 2020	OG1208	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	Klein

3 Kennislijn Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding

3.1 Toelichting op de kennislijn

Wie oog heeft voor het individuele keuzegedrag, haalt meer uit beleidsmaatregelen. Beleidsmaatregelen kunnen op de meest uiteenlopende problemen gericht zijn. Denk maar aan congestievorming, luchtvervuiling en verkeersveiligheid. Het is belangrijk om te weten hoe mensen op maatregelen reageren, hoe ze tot keuzes komen en hoe er op kan worden ingespeeld. Meer aandacht voor het individuele keuzegedrag kan leiden tot effectiever overheidsbeleid.

De kennislijn 'Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding' richt zich op de wereld achter het individuele mobiliteitsgedrag, waarin elementen als beleving, imago en normen en waarden een rol spelen. Deze 'zachte' kenmerken verschaffen inzicht in gedrag, de totstandkoming van keuzes en de beeldvorming van mensen. De kennislijn probeert deze ogenschijnlijke *blackbox* te openen. De inzichten kunnen, *evidence-based*, ingezet worden om keuzes te verklaren en te komen tot effectiever beleid. Het is de ambitie van de kennislijn om daarbij ook de gedragseffecten (bedoeld en onbedoeld) in te schatten. Hierbij worden de inzichten op microniveau (de individuele mobilist, reiziger) via het mesoniveau (doelgroepen, segmenten) vertaald naar het macroniveau (effecten op het systeem).

De onderwerpen die we in 2012 nader gaan uitwerken, hebben we als volgt geclusterd:

- **Kennis van het individuele mobiliteitsgedrag:** hoe komt het individuele keuzegedrag van de mobilist tot stand en welke factoren zijn daarop van invloed?
- **Mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding:** hoe kunnen we in beleid rekening houden met het individuele keuzegedrag van de mobilist en deze effectief benutten voor beleid?

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen op dit terrein. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete activiteiten het KiM in 2012 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van globale projectideeën die mogelijk om een verdere invulling vragen.

3.2 Kennis van het individuele mobiliteitsgedrag

Dit cluster richt zich op het individuele mobiliteitsgedrag: hoe komt het keuzegedrag van de mobilist tot stand en welke factoren zijn daarop van invloed? Hoe werken maatschappelijke ontwikkelingen door op de mobiliteitskeuzes en beeldvorming van mensen? En hoe kan hierop vanuit beleid worden ingespeeld, redenerend vanuit zowel kansen als bedreigingen? In 2012 zal de kennis op dit vlak verder worden uitgebouwd.

Concrete projecten

DGB Strategie (andere betrokken directie: o.m. DGB Beter Benutten)
Onderzoeksproject, GB1201,
middelgroot, tweede kwartaal

Impact ICT-ontwikkelingen op het individuele mobiliteitsgedrag

E-activiteiten zoals telewerken, videoconferencing, telewinkelen en sociale contacten via internet nemen steeds meer toe. Daarnaast zijn er ICT-toepassingen in het wegverkeer: slimme infrastructuur, slimme voertuigen en slimme routeplanners die het rijgedrag ondersteunen of overnemen. Ook tijdens het verplaatsen kunnen bepaalde ICT-toepassingen steeds meer een rol spelen. Doel van de studie is om de gevolgen van deze ontwikkelingen op het keuzegedrag van de mobilist in kaart te brengen en te onderzoeken op welke manier hier vanuit beleid op kan worden ingespeeld. Bij de uitvoering van dit project wordt mogelijk het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) betrokken.

DGB Beter Benutten
Onderzoeksproject, GB1202,
middelgroot, eerste kwartaal

Impact maatschappelijke trends op het individuele mobiliteitsgedrag

Belangrijke sociaal-maatschappelijke trends, zoals individualisering en re-urbanisatie, zijn van invloed op het individuele mobiliteitsgedrag. Doel van de studie is om de gevolgen van deze ontwikkelingen op het keuzegedrag van de mobilist in kaart te brengen (rekening houdend met verschillende doelgroepen) en te onderzoeken op welke manier hier vanuit beleid op kan worden ingespeeld. Dit project bouwt voort op de recent verschenen KiM-publicatie *Blik op de personenmobiliteit* (2011) waarin de belangrijkste sociaal-maatschappelijke trends in kaart zijn gebracht. Bij de uitvoering van dit project wordt mogelijk het SCP betrokken.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
Onderzoeksproject, GB1203,
middelgroot, vierde kwartaal

Belevingseconomie

Beleving (emoties en percepties) is een sleutel tot gedragsverandering, omdat beleving een grote rol speelt bij mobiliteitsgerelateerde keuzes (vestigingsplaats, vervoermiddelkeuze, werkplek, recreatie, aankoop voertuig et cetera). Doel van deze studie is om inzicht te geven in belangrijke belevingsaspecten (en trends daarin) en hoe hier vanuit beleid op kan worden ingespeeld. De studie is een verdieping van de KiM-studie *Beleving en beeldvorming van mobiliteit* waarin algemene inzichten worden gegeven in de wijze waarop Nederlanders het auto-, fiets- en ov-gebruik beleven.

Andere, meer globale projectideeën

-

3.3 Mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding

Dit cluster richt zich expliciet op gedragsbeïnvloeding: hoe kunnen we in beleid rekening houden met het individuele keuzegedrag van de mobilist met zijn zachte, psychologische kenmerken en deze effectief benutten voor beleid?

Medio 2011 is de KiM-publicatie *Gedrag in beleid* verschenen. De studie laat aan de hand van praktijkvoorbeelden zien wat de psychologie en gedragseconomie beleidsmakers te bieden hebben. Mensen maken niet alleen op rationele gronden (zoals tijd en geld) een keuze voor een bepaalde vervoerswijze. In de praktijk laten zij zich ook leiden door emoties, vertonen ze gewoontegedrag en maken ze niet altijd gebruik van alle beschikbare informatie om hun

keuze op te baseren. Door rekening te houden met inzichten uit de psychologie en gedragseconomie over dit voorspelbare irrationele keuzegedrag, is het mogelijk om te komen tot effectiever mobiliteitsbeleid. Het rapport biedt een overzicht van aanknopingspunten voor gedragsbeïnvloeding waarmee kan worden ingespeeld op de rationele en irrationele wijze waarop het verplaatsingsgedrag van mensen tot stand komt

In 2011 is KiM gevraagd om het gedachtegoed uit voornoemde studie toe te passen op actuele beleidsdossiers. In 2012 wordt hier een vervolg aan gegeven.

Concrete projecten

DGB Beter Benutten
Onderzoeksproject, GB1101a,
middelgroot, doorloop

Doelgroepen in en uit de spits

Binnen het programma Beter Benutten wordt gezocht naar maatregelen waarmee spitsrijders zijn te motiveren om de reis op een andere manier of op een ander tijdstip te ondernemen. Doel van de KiM-studie is om uit te zoeken uit welke groepen de spits bestaat om vervolgens een groep binnen de spitsrijders te vinden die ontvankelijk is voor 'prikkel's'. Vervolgens worden de maatregelen nader uitgewerkt en de effecten in kaart gebracht.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
Onderzoeksproject, GB1101b,
middelgroot, doorloop

Veilig op de fiets

De fietsers, in het bijzonder de oudere fietsers, vormen een kwetsbare groep. Doel van het project is om aan te geven hoe de voorgenomen fietsmaatregelen versterkt kunnen worden en wat mogelijke nieuwe maatregelen zijn, met speciale aandacht voor doelgroepen met de meeste potentie.

DGB Beter Benutten
Kennis-aan-Tafel, GB1101d,
middelgroot, doorloop

Gedragsbeïnvloeding binnen Beter Benutten

Binnen het programma Beter Benutten wordt gezocht naar een pakketbenadering waarin harde en zachte maatregelen gecombineerd worden. Gedragsbeïnvloeding is daarin een essentieel onderdeel, maar de kennis daarover is nog in ontwikkeling. De programmadirectie Beter Benutten heeft het KiM gevraagd om hen te ondersteunen in het mobiliseren van gedragskennis om te komen tot nieuwe mobiliteitsconcepten.

DGMI Coördinerend
Opdrachtgeverschap en Strategie
(andere betrokken directie: DGMI
Klimaat, Lucht en Geluid)
Kennis-aan-Tafel, GB1205, klein,
eerste kwartaal

Toepassing gedragskennis in milieudossiers

Bij Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal (DGMI) bestaat belangstelling voor het gedachtegoed uit de KiM-publicatie *Gedrag in beleid*. Doel van dit project is om het gedachtegoed over te dragen naar DGMI door een workshop of presentatie, waarbij het gedachtegoed als vingeroefening kan worden toegepast op een milieudossier.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
(andere betrokken directie: DGB
Strategie)
Onderzoeksproject, GB1204,
middelgroot, vierde kwartaal

Belonen

Voor het instrument ‘belonen’ is een toenemende belangstelling waar te nemen. Doel van het project is inzicht te geven in de vraag wanneer positieve prikkels beter werken dan negatieve prikkels en welke vorm in welke situatie en voor welke doelgroep het meest geschikt is. Uit de literatuur en praktijk blijkt bijvoorbeeld dat het direct belonen van goed gedrag effectief kan zijn, maar de vraag is of dat voor de langere termijn ook geldt. In het project zal ook aandacht worden besteed aan de vraag hoe kan worden voorkomen dat een en ander ten koste gaat van de intrinsieke motivatie van de deelnemers.

Andere, meer globale projectideeën

ILT

Gedragbeïnvloeding in handhaving

Hoe is het gedrag van vrachtwagenchauffeurs, binnenvaartschippers en andere verkeersdeelnemers die onder toezicht staan, direct of indirect (bijvoorbeeld via de werkgever) door handhaving te beïnvloeden? Doel van dit project is om het gedachtegoed uit de KiM-publicatie *Gedrag in beleid* voor de Inspectie uit te werken, zodat het onderdeel kan worden van de inspecteursopleiding,

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Gedragbeïnvloeding binnen verkeersveiligheid

Voor 2012 is een vervolg op de lopende studie ‘Veilig op de fiets’ voorzien. Deze studie kan een verdieping zijn op het thema fietsveiligheid, maar kan ook een ander veiligheidsthema behelzen.

3.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Strategie	Impact ICT-ontwikkelingen op het individuele mobiliteitsgedrag	GB1201	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	Middelgroot
DGB Beter Benutten	Impact maatschappelijke trends op het individuele mobiliteitsgedrag	GB1202	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	Middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Belevingseconomie	GB1203	Onderzoeksproject	Vierde kwartaal	Middelgroot
DGB Beter Benutten	Doelgroepen in en uit de spits	GB1101a	Onderzoeksproject	Doorloop	Middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Veilig op de fiets	GB1101b	Onderzoeksproject	Doorloop	Middelgroot
DGB Beter Benutten	Gedragbeïnvloeding binnen Beter Benutten	GB1101d	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Middelgroot
DGMI Coörd. Opdrachtgeverschap en Strategie	Toepassing gedragkennis in milieudossiers	GB1205	Kennis-aan-Tafel	Vierde kwartaal	Middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Belonen	GB1204	Onderzoeksproject	Vierde kwartaal	Middelgroot

4 Kennislijn Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid

4.1 Toelichting op de kennislijn

De kwaliteit van de beantwoording van nagenoeg iedere kennisvraag op het gebied van verkeer en vervoer, staat of valt met de kwaliteit van de gegevens waarop de beantwoording is gebaseerd. Voor gegevens over heden en verleden gaat het dan om de kwaliteit van reguliere dataverzameling van verkeers- en vervoersgegevens en voor de toekomst om modellen waarmee dergelijke gegevens voor toekomstjaren kunnen worden gegenereerd. Het KiM voert zelf (behalve voor specifieke projecten) geen structurele gegevensverzameling op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid uit en ontwikkelt en beheert zelf ook geen verkeers- en vervoersmodellen. Voor de kennisproductie ten behoeve van de beleidsdirecties, is het KiM dan ook afhankelijk van reguliere dataverzameling en modelontwikkeling en -beheer door andere instanties. Voorbeelden zijn het CBS (mobiliteit en goederenvervoer), de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat (RWS-DVS) (verkeersgegevens, modellen), de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) (verkeersgegevens), TNO (modellen), universiteiten (incidentele gegevensverzameling en modellen) en marktpartijen (incidentele gegevensverzameling en modellen). De informatiebehoefte van het beleid (en daarmee van het KiM) wordt direct bepaald door de geldende en eventueel toekomstige beleidsindicatoren voor de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen. Hier is duidelijk sprake van interactie, want de eisen vanuit de informatiebehoefte zijn veelal begrensd door de (on)mogelijkheden op het gebied van gegevensverzameling en -beschikbaarheid. Het KiM beschikt over brede kennis van beschikbare dataverzamelingen, dataverzamelingmethoden en modellen. Met deze kennis kan het KiM de ontwikkeling stimuleren van modellen en gegevensverzameling die relevant zijn voor het mobiliteits- en transportbeleid. Tegelijkertijd kan het KiM het beleid helpen bij de ontwikkeling en het gebruik van beleidsindicatoren ten behoeve van de monitoring van beleidsdoelen op strategische onderwerpen.

Binnen deze kennislijn staan twee onderwerpen centraal:

- basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid;
- verkeers- en vervoersmodellen.

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen op dit terrein. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete activiteiten het KiM in 2012 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van globale projectideeën die mogelijk om een verdere invulling vragen.

4.2 Basisinformatie mobiliteit en bereikbaarheid

Bij dit onderdeel van de kennislijn gaat het erom de reguliere gegevensverzameling op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, zoveel mogelijk te richten op de informatiebe-

hoeft die relevant is voor monitoring en evaluatie van het mobiliteits- en transportbeleid. De bij het KiM aanwezige kennis en expertise van bestaande gegevensverzamelingen en dataverzamelmethode, wordt ingezet bij de vertaling van de informatiebehoeften van het beleid naar continuering en verbetering van het verzamelen en bewerken van gegevens. Dergelijke gegevensverzameling wordt niet door het KiM uitgevoerd, maar door bijvoorbeeld het CBS en de Data-ICT-Dienst (DID) en DVS van Rijkswaterstaat. In omgekeerde richting kan het KiM tevens een rol spelen bij het 'vertalen' van de beschikbare data en gegevens naar relevante beleidsinformatie.

Concrete projecten

DGB Strategie (andere betrokken directies: DGB-breed, DGM Klimaat, Lucht en Geluid, DGM Veiligheid en Risico's, DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling)
Onderzoeksproject/Kennis-aan-Tafel, DM1101, middelgroot, doorloop

IenM behoeften dataverzameling m.b.t. mobiliteit en bereikbaarheid

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) is voor zijn informatiebehoefte afhankelijk van de gegevens/informatie over mobiliteit (personen- en goederenvervoer, luchtvaart) en bereikbaarheid (netwerkgebruik, congestie, overslag et cetera). Dergelijke gegevens worden zowel binnen IenM als door derden (bijvoorbeeld vervoerbedrijven) verzameld. Ze vormen niet alleen een productiemiddel voor de kennisopbouw van het KiM, maar ook een directe behoefte vanuit het beleid voor diverse monitors. Doel van dit project is te inventariseren welke informatie met welke kwaliteit voor het KiM en voor beleidsdirectoraten beschikbaar dient te zijn, en op welke wijze de levering en/of beschikbaarheid van elders beschikbare dataverzamelingen kan worden gewaarborgd (bijvoorbeeld bij het CBS, Rijkswaterstaat, OAG, MIDT et cetera). Daarnaast wordt bekeken of en zo ja hoe het KiM invulling kan geven aan specifieke geïnventariseerde monitoringbehoeftes, zoals de Goederenvervoermonitor en de klantwaarderingsbarometers op het gebied van regionaal openbaar vervoer.

DGB Luchtvaart
Onderzoeksproject, Eg28, klein, doorloop

Factsheet luchtvaartgegevens

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

DGB Strategie
Onderzoeksproject, DM1102, groot, doorloop

Mobiliteitspanel Nederland

In het verkeers- en vervoersbeleid krijgt het gedrag van specifieke doelgroepen in de samenleving in toenemende mate aandacht. Daarmee bestaat er een toenemende behoefte aan inzicht in de ontwikkeling van mobiliteit van specifieke doelgroepen in de tijd, en in de effecten op mobiliteitsgedrag van veranderingen in omstandigheden van personen en groepen (veranderingen in gezinssamenstelling, verhuizen, et cetera). In 2012 start het KiM een longitudinaal mobiliteitsonderzoek, dat minimaal vier jaar duurt en is gericht op het verkrijgen van dit type inzichten. Het is de bedoeling om in het najaar van 2012 een eerste meting te laten plaatsvinden. Het project wordt in samenwerking met Goudappel Coffeng en de TU Twente uitgevoerd, met betrokkenheid vanuit IenM van RWS-DVS en het PBL.

DGB Strategie
Onderzoeksproject, DM1105, klein,
doorloop

Update 'De prijs van een reis'

In 2004 heeft CE Delft samen met de Vrije Universiteit Amsterdam de studie *De prijs van een reis* gepubliceerd, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze studie bood inzicht in de externe kosten die de verschillende vervoersmodaliteiten veroorzaken en de mate waarin deze kosten zijn geïnternaliseerd via belastingen en heffingen. Doel van dit project is de studie uit 2004 te actualiseren vanwege nieuwe inzichten in waarderingskengetallen en nieuwe visies op het toedelen van maatschappelijke kosten aan de verschillende vervoerwijzen.

DGB Strategie
Kennis-aan-Tafel, DM1113,
middelgroot, doorloop

Bijdrage aan Monitor Infrastructuur en Ruimte

Het PBL is verzocht om in samenwerking met het KiM een monitor van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid te ontwikkelen. Deze *Monitor Infrastructuur en Ruimte* zal de dertien nationale belangen uit de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR) omvatten en aangeven in hoeverre deze doelen worden gerealiseerd. De informatie wordt gebruikt om één keer per twee jaar verantwoording af te leggen aan de Tweede Kamer over de voortgang van het beleid. De monitor vervangt de *Monitor Nota Ruimte* en de *Nationale Mobiliteitsmonitor*. In 2011 wordt een eerste vertaling van de dertien nationale belangen naar indicatoren gemaakt. Met name de vertaling van het de begrippen 'robust' en 'samenhangend verkeerssysteem' vraagt hier aandacht. De invulling van de bereikbaarheidsindicator volgt later 2012. De eerste meting van alle indicatoren (de 'nulmeting') vindt naar verwachting plaats in 2012. Alle indicatoren worden gepubliceerd op de PBL-site 'Compendium voor de Leefomgeving'. In opdracht van DGB levert het KiM als KaT informatie over mobiliteit en bereikbaarheid aan het PBL en draagt zorg voor inhoudelijke afstemming met de *Mobiliteitsbalans* (zie *Mobiliteitsbalans 2012* (OG1201)).

Andere, meer globale projectideeën

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Review/audit dataverzameling verkeersdoden en ziekenhuisgewonden

Uitvoeren van een review/audit op de dataverzamelmethode voor gegevens over verkeersdoden en ziekenhuisgewonden.

4.3 Verkeers- en vervoersmodellen

Verkeers- en vervoersmodellen spelen een belangrijke rol in de beleidsvorming. Bij de ex ante analyses van beleidsmaatregelen worden de te beschouwen effecten vrijwel altijd in kaart gebracht met behulp van modellen. Die modellen worden voortdurend aangepast aan de hand van nieuwe inzichten en technische mogelijkheden. Dit innovatieproces werd in de afgelopen decennia sterk gedreven door twee, deels tegengestelde, doelstellingen: enerzijds de behoefte aan een complete informatievoorziening die inspeelt op actuele beleidsvragen, anderzijds de wetenschappelijke doelstelling om de wereld zo goed mogelijk te beschrijven. In het afgelopen decennium hebben deze ontwikkelingen gezorgd voor problemen in de toepassing van modellen in het beleidsproces; de complexiteit van de informatievoorziening is in zekere zin te groot. De kans op fouten, en daarmee de kwetsbaarheid van het beleidsproces, is daardoor toegenomen en vraagt een sterke mate van kwaliteitsbewaking.

De bestaande modellen sluiten dus kennelijk niet goed aan op de behoeften van het beleid. Voor de toekomst liggen hier duidelijke uitdagingen rond andere manieren waarop met de modeluitkomsten in het beleidsproces moet worden omgegaan. In eerder KiM-onderzoek is al geconcludeerd dat, willen de modellen ook de komende jaren bruikbaar blijven, ze inhoudelijk zullen moeten verbeteren, de kwaliteit beter geborgd dient te worden en de uitkomsten beter moeten worden gepresenteerd. Het KiM is zelf niet voornemens om modellen te gaan ontwikkelen en beheren (behalve eenvoudige modellen voor het productieproces van de *Mobiliteitsbalans* en Middellange Termijn Verkenningen (MLT's)). Het KiM beschikt echter over een brede kennis van beschikbare modellen en modellering en kennis van het beleidsproces. Met deze kennis kan het KiM de ontwikkeling stimuleren van modellen en gegevensverzameling die relevant zijn voor het mobiliteits- en transportbeleid. Tegelijkertijd kan het KiM het beleid helpen bij vertaling van specifieke (zowel inhoudelijke als procesmatige) informatiebehoeften naar de aan modelontwikkeling te stellen eisen.

Concrete projecten

DGB Strategie
Kennis-aan-Tafel, DM1106,
middelgroot, doorloop

Ondersteuning sturing op gebruik van modellen en modelontwikkeling

Mede als invulling van de aanbevelingen vanuit het in 2010 uitgevoerde KiM-project Rekenen met Beleid, wordt binnen DGB gewerkt aan de vormgeving van een verbeterde sturing op modelontwikkeling rond mobiliteit (inclusief effecten op lucht, geluid en berekening risicoruimte). Ook de structurering van relevante informatiebehoefte zal daarbij worden meegenomen. Vereenvoudiging van het instrumentarium vormt een centraal thema. Het KiM levert ondersteuning bij de vormgeving van de sturing, het vaststellen van (nieuwe) informatiebehoeften en de vertaling naar eisen aan modelinstrumenten in de vorm van Kennis-aan-Tafel bij diverse lopende deelprojecten binnen DGB.

DGB Luchtvaart
Kennis-aan-Tafel, B1014, klein,
doorloop

Begeleidingsgroep AEOLUS

Het AEOLUS-model (voorheen ACCM) wordt door DGB gebruikt voor de beleidsvoorbereiding Schiphol en regionale luchthaven. Het KiM participeert in de begeleidingscommissie van actualiserings- en toepassingsprojecten.

DGB Strategie
Onderzoeksproject, DM1107, groot,
eerste kwartaal

Modelontwikkeling voor MLT

In 2010 heeft het KiM zijn eerste Middellange Termijn Verkenning (MLT 2011-2015) gepubliceerd. Dit product is binnen IenM met enthousiasme ontvangen. De Bestuursraad stelde voor om het product vaker te maken en het te verbeteren door toepassing van ruimtelijke differentiatie en meer aandacht voor de relatie tussen mobiliteit en congestie. Een volgende MLT is, gezien het aflopen van de kabinetsperiode, voorzien voor eind 2013. Doel van dit project is om de beschikbare prognosemethoden geschikt te maken voor het uitvoeren van de gewenste differentiaties en verdiepingen. Het verkennen van beleidseffecten op hoofdlijnen van beleidsinstrumenten kan eventueel worden toegevoegd. Mogelijk kan daarbij worden aangesloten bij gerealiseerde modelverbeteringen in het zwaardere modelinstrumentarium van IenM (NRM/LMS). Eind 2011 is gestart met een inventarisatie van de mogelijkheden voor modelontwikkeling en -toepassing in lijn met de verbeteringsvoorstellen uit de Bestuursraad. Tevens kijken we daarbij naar verbetering van het beschikbare prognose-instrumentarium voor luchtvaart en goederenvervoer.

Andere, meer globale projectideeën

-

4.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Strategie	IenM behoeften dataverzameling m.b.t. mobiliteit en bereikbaarheid	DM1101	Onderzoeksproject/ Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Middelgroot
DGB Luchtvaart	Factsheet luchtvaartgegevens	E928	Onderzoeksproject	Doorloop	Klein
DGB Strategie	Mobiliteitspanel Nederland	DM1102	Onderzoeksproject	Doorloop	Groot
DGB Strategie	Update 'De prijs van een reis'	DM1105	Onderzoeksproject	Doorloop	Klein
DGB Strategie	Bijdrage aan Monitor Infrastructuur en Ruimte	DM1113	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Middelgroot
DGB Strategie	Ondersteuning sturing op gebruik van modellen en modelontwikkeling	DM1106	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Middelgroot
DGB Luchtvaart	Begeleidingsgroep AEOLUS	B1014	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Klein
DGB Strategie	Modelontwikkeling voor MLT	DM1107	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	Groot

5 Kennislijn Marktordening en de rol van de overheid

5.1 Toelichting op de kennislijn

In deze kennislijn staan de rol van de overheid en diverse vormen van marktordening en verhoudingen tussen overheidslagen centraal.

Dit is een zeer actueel thema. Het kabinet-Rutte gaat uit van een overheid die alleen doet wat ze moet doen, van het snijden in overheidstaken en -subsidies en van het verminderen van bestuurlijke drukte door een heldere toedeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Voor het beleidsterrein mobiliteit gaat het onder andere om vergroting van het aantal publiek-private infrastructuurprojecten, alternatieve financieringsvormen voor additionele infrastructuur en verdere taakafbakening met andere overheden op het gebied van openbaar vervoer. Naar verwachting zal deze kennislijn de komende jaren relevant blijven. Zeker in deze tijden van een terugtrekkende overheid, bezuinigingen en decentralisatie (en soms recentralisatie) zijn vraagstukken rond de verhouding overheid-markt, marktordening en verhoudingen tussen overheidslagen aan de orde van de dag.

Binnen deze kennislijn staan twee onderwerpen centraal:

- de rol van de overheid en marktordening;
- verhoudingen tussen overheidslagen.

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen op dit terrein. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete activiteiten het KiM in 2012 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van globale projectideeën die mogelijk om een verdere invulling vragen.

5.2 Rol van de overheid en marktordening

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

Concrete projecten

DGB Openbaar Vervoer en Spoor
Onderzoeksproject, MO1201, groot,
tweede kwartaal

Vergroten marktgerichtheid openbaar vervoer

Om de klantgerichtheid van het openbaar vervoer te verbeteren, kan het Rijk mogelijk belemmeringen wegnemen en maatregelen treffen om een marktgerichte benadering te faciliteren. Welke maatregelen hebben het meeste effect in deze transitie van een aanbodgericht naar een vraaggericht systeem? Wat zijn in dichtbevolkte gebieden de belangrijkste belemmeringen die moeten worden weggenomen op onder andere de vervoersmarkt en de vastgoed markt? Welke mogelijkheden zijn er in dunbevolkte gebieden om regulier openbaar vervoer en contractvervoer te integreren? Beantwoording van deze vragen kan een belangrijke bijdrage leveren aan deze uitdaging die is neergelegd in de visie op het regionaal openbaar vervoer.

DGB Openbaar Vervoer en Spoor,
DGB Luchtvaart, DGB Maritieme
Zaken, DGRW Ruimtelijke
Ontwikkeling
Kennis-aan-Tafel, MO1102,
middelgroot, doorloop

Regie op knooppunten

Het functioneren van knooppunten, zoals stations, havens en luchthavens, is van groot belang voor het behalen van beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling, economische groei en leefomgeving. In de praktijk heeft de overheid maar beperkte mogelijkheden om het functioneren van die knooppunten te beïnvloeden. De centrale vraag is hoe de overheid effectief invloed kan uitoefenen op het functioneren van de knooppunten. In dit project zal het KiM de huidige instrumenten en taken van de overheid ten aanzien van de diverse soorten knooppunten in kaart brengen, zowel wat betreft de transport- als vestigingsplaatsfunctie. Daaromheen schetsen we de belangen van andere partijen die zijn betrokken bij het functioneren van knooppunten. Vervolgens zal een workshop worden georganiseerd waarin de betrokken beleidsdirecteuren (al dan niet aangevuld met externen) met elkaar in gesprek zullen gaan over de overeenkomsten en verschillen in de wijze van sturing en welke lessen daaruit getrokken kunnen worden. Op basis daarvan zal het KiM mogelijk voor één of meer soorten knooppunten toekomstige beleidsopties, met de bijbehorende voor- en nadelen, in kaart brengen voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), in het bijzonder wat betreft bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling.

DGB Strategie en DGRW Ruimtelijke
Ontwikkeling
Kennis-aan-Tafel, MO1202,
middelgroot, tweede kwartaal

Nieuwe verdienmodellen

Welke mogelijkheden zijn er voor nieuwe 'verdienmodellen' bij infrastructuur, waarbij aanleg en exploitatie van infrastructuur én aangrenzende gebieden meer gekoppeld worden? Wat kunnen onderdelen van IenM van elkaar leren, bijvoorbeeld door de mogelijkheden en werkwijze van het Havenbedrijf Rotterdam te vergelijken met die van de NS en ProRail? Wat kunnen we leren van andere sectoren? In dit project zal het KiM, onder meer aan de hand van een vergelijking met andere sectoren, mogelijkheden in kaart brengen. Vervolgens zal een workshop worden georganiseerd waarin medewerkers van IenM, aangevuld met een aantal externe experts, hierover in gesprek zullen gaan.

Andere, meer globale projectideeën

DGB Strategie

Regulering: sturing op resultaten

Hoe kan IenM semipublieke organisaties en private partijen zodanig aansturen dat optimaal wordt bijgedragen aan het behalen van beleidsdoelstellingen en dat innovaties worden gestimuleerd? Welke instrumenten zijn daarvoor beschikbaar? Hoe gaat dit in andere landen en wat kunnen wij daarvan leren? En wat kunnen de verschillende onderdelen van IenM op dit punt van elkaar leren? Is bijvoorbeeld een gedetailleerd systeem van prestatie-indicatoren altijd de beste oplossing?

DGB Maritieme Zaken

Havenrichtlijn diensten

Mogelijke Kennis-aan-Tafel-bijdrage ten aanzien van de aangekondigde nieuwe havenrichtlijn diensten.

5.3 Verhoudingen tussen overheidslagen

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

Concrete projecten

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
Kennis-aan-Tafel, MO1203,
middelgroot, derde kwartaal

Verkeersveiligheid en de rol van het Rijk

De verandering van de rol van de rijksoverheid ten aanzien van verkeersveiligheid heeft invloed op de mate waarin de rijksoverheid landelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen kan beïnvloeden, en daarmee op de aard van de doelstellingen die de rijksoverheid stelt voor haar eigen beleid. Wat kan de rol van de rijksoverheid zijn ten aanzien van verkeersveiligheid? Welke doelstellingen ten aanzien van welke doelgroepen zijn daarbij denkbaar? En hoe kunnen het verkeersveiligheidsbeleid en verkeersveiligheidsdoelstellingen 'meeliften' met bijvoorbeeld bereikbaarheidsbeleid en -doelstellingen?

Andere, meer globale projectideeën

-

5.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Openbaar Vervoer en Spoor	Vergroten marktgerichtheid openbaar vervoer	MO1201	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	Groot
DGB OVEN5, DGB LVT, DGB MZ, DGRW RO	Regie op knooppunten	MO1102	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Middelgroot
DGB Strategie en DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling	Nieuwe verdienmodellen	MO1202	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	Middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid en de rol van het Rijk	MO1203	Kennis-aan-Tafel	Derde kwartaal	Middelgroot

6 Kennislijn Beleidsevaluaties en afwegingskaders

6.1 Toelichting op de kennislijn

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

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

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

Binnen deze kennislijn staan vier onderwerpen centraal:

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

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen op dit terrein. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete activiteiten het KiM in 2012 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van globale projectideeën die mogelijk om een verdere invulling vragen.

6.2 Methodiekverdieping en -verbreding ex ante evaluaties

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

Concrete projecten

DGB Strategie (andere betrokken directies: DGB Wegen en Verkeersveiligheid, DGB Openbaar Vervoer en Spoor, DGB Maritieme Zaken)
Onderzoeksproject, E707, groot, doorloop

Economische waardering betrouwbaarheid reistijden voor diverse modaliteiten

Twee belangrijke baten van congestiereductie voor de maatschappij zijn reistijdwinsten en betrouwbaarheidswinsten. Over de waardering van reistijdwinsten in kosten-batenanalyses is al veel kennis beschikbaar, maar die is niet up-to-date. In Nederland is nog weinig kennis over de waardering van 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.

DGRW Gebieden en Projecten
Onderzoeksproject, EA1201, middelgroot, eerste kwartaal

Vastgoedwaarde bij gebiedsontwikkelingsprojecten met infrastructuur

Bij MKBA's van infrastructuurprojecten vormen reistijdwinsten in het algemeen het belangrijkste welvaartseffect. Bij gebiedsontwikkelingsprojecten waarvan ook infrastructuur onderdeel uitmaakt, is infrastructuur echter meestal niet zozeer bedoeld om knelpunten op te lossen, maar heeft deze vooral tot doel ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, zoals woningbouw of bedrijfsvestiging. De welvaartseffecten van aanleg van infrastructuur zijn in dat geval vooral de indirecte effecten van een hoger woongenot en een hogere productiviteit van bedrijven. De waarde van deze effecten is af te leiden uit de vastgoedwaarde van woningen en bedrijven. Bij gebiedsontwikkelingsprojecten is de verandering van de vastgoedwaarde daarom een betere indicator voor de welvaartseffecten van een verbeterde bereikbaarheid dan de reistijdwinsten. In het kader van het onderzoeksprogramma Transumo heeft de VU onderzoek gedaan naar de relatie tussen bereikbaarheid en vastgoedwaarde. Het KiM zal bezien of het Transumoproject een operationele methode heeft opgeleverd die direct inzetbaar is bij de MKBA's van projecten waarbij aanleg van infrastructuur vooral de ruimtelijke ontwikkeling dient, of dat de methode nog verder moet worden uitgewerkt en verfijnd. Deze vraag is relevant met het oog op de MKBA's van grootschalige gebiedsontwikkelingsprojecten zoals het RRAAM-project en projecten rond knooppunten.

DGB Luchtvaart
Kennis-aan-Tafel, EA1202, klein, tweede kwartaal

De betekenis van natuur in afwegingsprocessen

Welke rol speelt 'natuur' in afwegingsprocessen en meer specifiek in MKBA's, welke ontwikkelingen zijn hierin te verwachten, om welke effecten gaat het en welke methoden zijn er beschikbaar om natuureffecten en de waardering hiervan in kaart te brengen. Er is al veel informatie bekend over dit onderwerp en recent is er een bijeenkomst georganiseerd van het interdepartementale kernteam OEI over dit onderwerp. Het KiM zal een compacte notitie opstellen die op basis van bestaand materiaal ingaat op de hiervoor genoemde vragen.

FMC (andere betrokken directies: DGB, DGRW, DGMI, RWS)
Kennis-aan-Tafel, EA1102, middelgroot, doorloop

Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek

Bij de uitvoering van kosten-batenanalyses komen er vragen aan bod die niet specifiek voor één project zijn, en waar in overleg met betrokken partijen zoals CPB, PBL en DVS een passende en consistente oplossing voor moet worden gevonden. Voorbeelden voor 2012 zijn het nulalternatief bij vervangingsinvesteringen, het omgaan met tol in MKBA's en de afstemming tussen NRM en MKBA.

DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling
Kennis-aan-Tafel, EA 1120, klein,
doorloop

Plannen voor de Stad

Het CPB en PBL doen gezamenlijk onderzoek naar de effecten van verstedelijkingsprojecten op het functioneren van steden, om zo verstedelijkingsprojecten beter en herkenbaarder in een MKBA tot uitdrukking te laten komen. Het betreft een onderzoeksmatig vervolg op een eerdere studie in het kader van de KBA Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markerwaard. Het KiM neemt deel aan de begeleiding van dit onderzoek.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
Kennis-aan-Tafel, EA 1203, klein,
derde kwartaal

Life cycle afwegingen bij verkenningen en probleemanalyse

Inmiddels is *life cycle management* gemeengoed bij de afwegingen rond infrastructuurprojecten bij Rijkswaterstaat (RWS). Mogelijk zijn er nog te weinig concrete handvatten om in het eerste deel van de verkenningenfase (waaronder de probleemanalyse) life cycle afwegingen al concreet mee te nemen.

Andere, meer globale projectideeën

DGMI Klimaat, lucht en geluid

Waardering van CO₂ en gezondheid in MKBA

Hoe worden op dit moment CO₂- en gezondheidseffecten gewaardeerd in MKBA's? Zijn er redenen om de wijze waarop dit gebeurt te herzien en zo ja, hoe?

DGB Wegen en Verkeersveiligheid

Verkenning van mogelijke nieuwe inpassingsissues bij evaluaties

Verkenning van gevolgen van infrastructuurprojecten, in het bijzonder gerelateerd aan inpassing, die in de toekomst bij evaluaties relevant kunnen worden, zoals laagfrequent geluid.

6.3 Het 'laten landen' van inzichten uit de afwegingskaders

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

Concrete projecten

FMC (andere betrokken directies:
DGB, DGRW, DGMI)
Kennis-aan-Tafel, E 712,
middelgroot, doorloop

Communicatie over OEI en MKBA

Het KiM is medeverantwoordelijk voor de communicatie rondom OEI en MKBA. De werkzaamheden betreffen:

- het voorbereiden en begeleiden van een nieuwe leidraad voor MKBA;
- het participeren in het team voor het programma Ontwikkelagenda MKBA;
- het vernieuwen en afstemmen van informatie over OEI en MKBA op de website van de rijksoverheid;
- het beschikbaar stellen van informatie over OEI ten behoeve van presentaties en rapporten en het leveren van bijdragen aan congressen en cursussen op dit terrein;
- het voeren van het secretariaat van het interdepartementale kernteam OEI.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
Kennis-aan-Tafel, EA 1204, klein,
tweede kwartaal

Workshop over het omgaan met onzekerheden in projectramingen

In een workshop zal worden ingegaan op de diverse aspecten van het omgaan met onzekerheden in projectramingen, de betekenis van op statistische analyses gebaseerde uitspraken en de manier waarop onzekerheden gepresenteerd kunnen worden. Mogelijk is het zinvol deze workshop te verbreden naar het breder omgaan met onzekerheden in MKBA's, inclusief het omgaan met scenario's en de mogelijkheden van de reële optietheorie.

DGMI Klimaat, Lucht en Geluid
Kennis-aan-Tafel, EA 1205, klein,
eerste kwartaal

Bijdrage aan PBL-project Effectiviteit van Beleidsinstrumenten

Via een klankbordgroep zal het KiM kennis van mobiliteit en afwegingsmethodieken inbrengen in dit PBL-project.

Andere, meer globale projectideeën

-

6.4 Leren van ex post evaluaties

In de afgelopen jaren heeft het KiM enige ervaring opgedaan met ex post evaluaties. Voor infrastructuurprojecten wordt veel ex-ante evaluatieonderzoek verricht. Dit staat sterk in contrast met het huidige gebruik van het evalueren achteraf. Toch kan het ex post evalueren van infrastructurele projecten belangrijke voordelen hebben. Door te leren van het verleden kan de kwaliteit van toekomstige ex-ante evaluaties verbeterd worden en daarmee ook de kwaliteit van de besluitvorming. In breder verband kunnen ex post studies en meta-evaluaties laten zien waarom welk beleid in welke omstandigheden succesvol is en welk beleid niet.

Concrete projecten

FMC (andere betrokken directies:
DGB, DGRW en DGMI)
Onderzoeksproject, EA 1104,
middelgroot, doorloop

Mogelijkheden ex post evaluatie

Het KiM heeft, deels in samenwerking met het PBL, de afgelopen twee jaar geïnventariseerd wat de huidige ervaringen zijn met het uitvoeren van ex post analyse (in binnen- en buitenland) en voor een Nederlandse *case study* bekeken wat de leerervaringen met ex post analyse zijn. Ex post evalueren kan voordelen hebben: door te leren van het verleden kan de kwaliteit van toekomstige ex ante evaluaties verbeterd worden en daarmee ook de kwaliteit van de besluitvorming. Ook het verantwoorden van besteding van overheidsgeld is een belangrijk doel van ex post evaluaties. Toch komt het zelden spontaan tot ex post evaluatie onderzoek.

In 2011 heeft het KiM, mede op basis van interviews, in kaart gebracht wat de voor- en nadelen zijn van meer gebruik van ex post analyse bij IenM. Daarbij zijn ook de mogelijkheden aangegeven waar en in welke vorm ex post analyse een (betere) plek kan krijgen in het beleidsproces van IenM. Besluitvorming over de wijze en verplichting van uitvoering ex post evaluaties loopt momenteel nog. In 2012 wordt dit project afgerond met een toegankelijke publicatie die ondersteuning biedt over het concreet hoe, waarom en wanneer toepassen van ex post analyse bij IenM.

Oprichtgever(s) nog te bepalen
Onderzoeksproject, EA1206, groot,
tweede kwartaal

Leren van ex post evaluaties

De interviewresultaten van het project Mogelijkheden Ex Post Evaluatie (EA1104) zijn richtinggevend voor een verdere invulling van het gebruik van ex post analyses bij IenM. Er is in ieder geval draagvlak voor het selectief inzetten van ex post evaluaties over meerdere projecten, programma's of maatregelen heen: de zogenoemde satéprikker-aanpak. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gaan om de nieuwe procesaanpak in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de effecten van overheidsinstrumenten om innovaties te bevorderen, de resultaten van samenwerking tussen verschillende overheden of de effecten van verschillende financieringsconstructies. Het doel daarvan is om het lerend vermogen van IenM te vergroten. Het getuigt van kracht om achteraf op een thema diverse projecten op een rijtje te zetten en te kijken of iets gewerkt heeft of niet – juist in deze tijd van bezuinigingen, om tijd en geld te besparen. Het leren van evalueren gebeurt dan op metaniveau, dus overkoepelend over meerdere organisatieonderdelen of onderwerpen heen. Vooruitlopend op de besluitvorming (zie 'Mogelijkheden ex post evaluatie' (EA1104)) reserveren we capaciteit om 1 á 2 meta ex post evaluaties uit te voeren of te begeleiden, waarbij afhankelijk van het onderwerp sprake is van verbanden met andere kennislijnen.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
Kennis-aan-Tafel, EA1207,
middelgroot, derde kwartaal

Best practices verkenningen en de rol van toetsen in het MIRT-proces

Doel van dit project is het in kaart brengen van de gebruikte aanpakken, methoden en technieken in recent afgeronde verkenningen. Wat zijn 'best practices', waar zitten 'witte vlekken'? Een focus kan worden aangebracht op de rol van 'toetsen' in het MIRT-proces: wat toetsen we wanneer en door wie, met welk doel, welke risico's trachten we met de toetsen te beheersen en kan het efficiënter?

Andere, meer globale projectideeën

-

6.5 Het uitvoeren en toetsen van evaluaties

Het KiM voert ex ante evaluaties uit van concrete beleidsinstrumenten. Verder stelt het KiM second opinions op van MKBA's, neemt deel in de begeleiding van MKBA's en adviseert de beleidsdirecties over de uitvoering van MKBA's en de rol van de MKBA in het besluitvormingsproces. In dit werkprogramma is bovendien een project opgenomen dat als doel heeft om de afspraken over de kwaliteitsborging van MKBA's op het beleidsterrein van IenM beter te stroomlijnen.

Concrete projecten

DGB Luchtvaart
Onderzoeksproject, EA1118,
middelgroot, doorloop

Effecten van EU-ETS voor de Nederlandse luchtvaart

Vanaf 1 januari 2012 gaat het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart van start: het Emissions Trading Scheme (EU ETS). Er is in het verleden al het nodige onderzoek gedaan naar de effecten hiervan, ook voor de Nederlandse luchtvaartsector. Sindsdien zijn er echter nieuwe en gedetailleerder inzichten over omvang van het emissieplafond, de hoeveelheid emissierechten die de luchtvaartmaatschappijen nodig hebben en de prijs van die rechten. DGB Luchtvaart wil daarom graag een geactualiseerde studie naar de gevolgen van het EU ETS-luchtvaart voor de Nederlandse luchtvaartsector, de consument en het milieu. Het beoogd resultaat is een KiM-publicatie die ingaat op de effecten van het ETS op ticketprijzen, de gedragsreacties die dit oproept bij passagiers (vraaguitval en ontwijkgedrag) en de effecten hiervan op het milieu en de concurrentiepositie van luchtvaartmaatschappijen en hubs.

DGB

Begeleiding en second opinions MKBA's (voor zover nu voorzien):

- **Begeleiding MKBA zeetoeegang IJmuiden** (DGB Maritieme Zaken, Kennis-aan-Tafel, E1012, klein, doorloop)
- **Begeleiding MKBA kanaalzone Gent-Terneuzen** (DGB Maritieme Zaken, Kennis-aan-Tafel, E1012, klein, doorloop)
- **Second opinion KKBA Haaglanden** (DGB Wegen en Verkeersveiligheid, onderzoeksproject, E1016, klein, doorloop)

FMC
Onderzoeksproject, EA1208, klein,
nader te bepalen

Second opinion beleidsdoorlichtingen en -evaluaties

In het kader van het begrotingsproces worden jaarlijks beleidsdoorlichtingen en -evaluaties uitgevoerd. Het KiM kan worden gevraagd second opinions uit te voeren op deze doorlichtingen en evaluaties.

DGB Wegen en Verkeersveiligheid
(andere betrokken directie: FMC)
Kennis-aan-Tafel, EA1108, klein,
doorloop

Organiseren kwaliteitsborging MKBA's

Gebruikelijk is dat alle MKBA's worden getoetst door één of meer onafhankelijke externe experts. Vaak moeten projectleiders nu zelf bedenken hoe ze deze kwaliteitsborging precies gaan invullen. Met het verdwijnen van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) valt ook de Klankbordgroep FES, waarin een belangrijk deel van de door IenM uitgevoerde MKBA's ter beoordeling werden voorgelegd, uiteen. Er is dus nog winst te behalen door afspraken verder te stroomlijnen. Het KiM neemt het initiatief voor een eenduidige en door alle betrokken partijen (inclusief de planbureaus) gedragen kwaliteitsborging van MKBA's.

FMC
 Kennis-aan-Tafel, EA 1209, klein,
 eerste kwartaal

Indicatoren binnen de nieuwe begrotingssystematiek

Binnen IenM wordt gewerkt aan een nadere invulling van de nieuwe begrotingssystematiek ('verantwoord begroten'). Openstaande vragen zijn: hoe kunnen we onderscheid maken tussen indicatoren waar we daadwerkelijk op willen worden afgerekend enerzijds, en meer informatieve algemene kengetallen anderzijds. Waarop slaan die indicatoren dan: input, output en/of outcome? Moet het hele beleid volledig gedekt zijn met indicatoren? Is de omvang van de budgetten leidend voor wel/geen indicator of wellicht de politieke prioriteit? Aan het KiM wordt gevraagd mee te denken over een systematische systeemopzet.

Andere, meer globale projectideeën

DGB Maritieme Zaken

Verkenning instrumenten voor CO₂-reductie in de maritieme sector

Welke mogelijke maatregelen (waaronder vormen van ETS) dragen bij aan de CO₂-reductie in de maritieme sector? Wat zijn de voor- en nadelen van deze maatregelen?

6.6 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Strategie	Economische waardering betrouwbaarheid reistijd voor diverse modaliteiten	E707	Onderzoeksproject	Doorloop	Groot
DGRW Gebieden en Projecten	Vastgoedwaarde bij gebiedsontwikkelingsprojecten met infrastructuur	EA1201	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	Middelgroot
DGB Luchtvaart	De betekenis van natuur in afwegingsprocessen	EA1202	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	Klein
FMC	Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek	EA1102	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Middelgroot
DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling	Plannen voor de Stad	EA1120	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Klein
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Life cycle afwegingen bij verkenningen en probleem-analyse	EA1203	Kennis-aan-Tafel	Derde kwartaal	Klein
FMC	Communicatie over OEI en MKBA	E712	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Middelgroot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Workshop over het omgaan met onzekerheden in projectramingen	EA1204	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	Klein
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Bijdrage aan PBL-project Effectiviteit van Beleids-instrumenten	EA1205	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	Klein
FMC	Mogelijkheden ex post evaluatie	EA1104	Onderzoeksproject	Doorloop	Middelgroot
Nog te bepalen	Leren van ex post evaluaties	EA1206	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	Groot
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Best practices verkenningen en de rol van toetsen in het MIRT-proces	EA1207	Kennis-aan-Tafel	Derde kwartaal	Middelgroot
DGB Luchtvaart	Effecten van EU-ETS voor de Nederlandse luchtvaart	EA1118	Onderzoeksproject	Doorloop	Middelgroot
DGB Maritieme Zaken	Begeleiding MKBA zeetoeegang IJmuiden	E1012	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Klein
DGB Maritieme Zaken	Begeleiding MKBA kanaalzone Gent-Terneuzen	E1012	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Klein
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Second opinion KKBA Haaglanden	E1016	Onderzoeksproject	Doorloop	Klein
FMC	Second opinion beleidsdoorlichtingen en -evaluaties	EA1208	Onderzoeksproject		Klein
DGB Wegen en Verkeersveiligheid	Organiseren kwaliteitsborging MKBA's	EA1108	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Klein
FMC	Indicatoren binnen de nieuwe begrotingssystematiek	EA1209	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	Klein

7 Kennislijn Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem

7.1 Toelichting op de kennislijn

In deze kennislijn staat de lange termijn centraal. De kennislijn houdt zich vooral bezig met beleidsdoelen voor de lange termijn van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) waarvoor een transitie nodig is. Transities zijn veranderingsprocessen van lange duur die zich in hoge mate kenmerken door complexiteit en onzekerheid. De complexiteit wordt veroorzaakt door het grote aantal verschillende actoren en sectoren dat bij de veranderingsprocessen betrokken is, de onzekerheid door de onvoorspelbaarheid van het verloop van de transitie en de invloed van exogene factoren². De kennislijn Transitie draagt bij aan langetermijnissues die voor IenM belangrijk zijn, zoals het beperken van olieafhankelijkheid, de toepassing van duurzame brandstoffen, het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en vervuilende emissies en verkeersveiligheid. Zowel in de EU als binnen Nederland wordt momenteel veel beleid hierop ontwikkeld.

Het begrip 'duurzaam' vatten wij in deze kennislijn breed op en heeft betrekking op alle IenM-doelstellingen: het gaat om alle zaken die de leefomgeving betreffen, zoals ruimtegebruik, natuur, luchtkwaliteit, klimaatverandering en geluid; en daarnaast ook sociale aspecten zoals bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid. Ook een evenwichtige samenhang tussen milieu en sociale aspecten enerzijds en economische gevolgen voor Nederland anderzijds (de *triple P*-benadering: *people, planet, profit*) valt onder deze kennislijn. Welbeschouwd vallen ook de begrippen 'vitaal' (robuust, bereikbaar) en 'veilig' (verkeersveiligheid, maar ook sociale veiligheid en externe veiligheid) onder de brede duurzaamheidsbenadering die hierboven wordt benoemd. In de naam van de kennislijn zijn deze voor de volledigheid expliciet benoemd, omdat de term duurzaamheid nog vaak alleen met het thema milieu wordt geassocieerd.

In de kennislijn worden de opties in kaart gebracht om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem. Daarnaast wordt in de kennislijn aandacht besteed aan het proces, de weg ernaartoe: hoe kunnen de opties verzilverd worden, wat zijn knelpunten en wat zijn effectieve en maatschappelijk haalbare beleidsmaatregelen om beleidsdoelen voor de lange termijn te bereiken?

Een voorbeeld van een afgerond KiM-project binnen deze kennislijn is de KiM-publicatie *Naar duurzaam wegverkeer in 2050*, die in november 2011 is verschenen. In deze studie zijn de mogelijkheden in kaart gebracht om het wegverkeer minder CO₂ en luchtvervuilende stoffen te laten uitstoten en minder afhankelijk te laten zijn van olie. Een ander voorbeeld is de KiM-publicatie *De rol van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bij innovatie in de maritieme sector*, die eind 2011 is uitgebracht. In dit project is het maritieme innovatiesysteem geanalyseerd aan de hand van een innovatiemodel waarin zeven innovatiefuncties worden onderscheiden.

² VROM-raad en Algemene Energieraad (december 2004). *Energietransitie: klimaat voor nieuwe kansen*. Den Haag.

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen op dit terrein. De volgende paragraaf laat per onderwerp zien welke concrete activiteiten het KiM in 2012 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van globale projectideeën die mogelijk om een verdere invulling vragen.

7.2 Projecten binnen deze kennislijn

Concrete projecten

DGB Luchtvaart
Onderzoeksproject, TD 1102a,
middelgroot, doorloop

Verkenning duurzaam luchtvaartstelsel 2050

De luchtvaart levert een belangrijke bijdrage aan de economie, maar gaat ook gepaard met negatieve effecten zoals geluidhinder, lokale luchtvervuiling en de uitstoot van broeikasgassen. IenM is op zoek naar manieren om de luchtvaart te 'verduurzamen'. Doel van dit project is om de opties daarvoor in kaart te brengen en te onderzoeken welke beleidsmaatregelen mogelijk zijn om de opties te verzilveren.

DGB Maritieme Zaken
Onderzoeksproject, TD 1102b,
middelgroot, tweede kwartaal

Verkenning duurzaam maritiem systeem 2050

De maritieme sector (zeevaart, binnenvaart en zeehavens) levert een belangrijke bijdrage aan de economie, maar ook deze sector gaat gepaard met negatieve effecten. IenM is op zoek naar manieren om de maritieme sector te 'verduurzamen'. Doel van dit project is om de opties daarvoor in kaart te brengen en te onderzoeken welke beleidsmaatregelen mogelijk zijn om de opties te verzilveren.

DGMI Klimaat, Lucht en Geluid
Onderzoeksproject, TD 1101b,
middelgroot, tweede kwartaal

Vervolgstudie duurzaam wegverkeer in 2050

In de KiM-publicatie *Naar duurzaam wegverkeer in 2050* is met name ingegaan op mogelijke (inhoudelijke) opties en belemmeringen. Het project is alleen op hoofdlijnen ingegaan op de vraag welke beleidsinstrumenten toegepast zouden kunnen worden om de opties te verzilveren. Doel van dit vervolgproject is om de mogelijkheden tot 'verzilvering' nader in kaart te brengen en te analyseren. Hoe kunnen de belemmeringen worden weggenomen? Welke overheidsrol en beleidsacties zijn wenselijk of nodig? Wat is nu nodig en wat kan eventueel later?

DGB Openbaar Vervoer en Spoor
Onderzoeksproject, TD 1201,
middelgroot, vierde kwartaal

Innovatievermogen van de openbaarvervoer- en spoorsector

Bij het behalen van beleidsdoelen en het inspelen op nieuwe ontwikkelingen speelt innovatie een belangrijke rol. Doel van deze studie is om het innovatievermogen van de openbaarvervoer- en de spoorsector in kaart te brengen en na te gaan welke beleidsinstrumenten inzetbaar zijn om eventuele knelpunten in het innovatiesysteem weg te nemen.

Duurzame Bereikbaarheid Randstad (DBR)

Het DBR-programma is een initiatief van het ministerie van IenM en het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I). Het programma is een meerjarig onderzoeksprogramma dat wordt uitgevoerd via de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO). In het programma worden de beste academische onderzoeksgroepen in Nederland uitgedaagd om hun visie te geven op wat nodig is om de duurzame bereikbaarheid van de Randstad op de langere termijn te garanderen, en om in voorstellen aan te geven welk onderzoek hiervoor nodig is. Tot nu toe zijn, in twee rondes, tien onderzoeksvoorstellen gehonoreerd. Eind januari 2012 worden de toekenningen in de derde en laatste ronde bekend. Aan het KiM is gevraagd om de projecten te volgen en de beleidsrelevantie van de onderzoeken te duiden.

Andere, meer globale projectideeën

Verkenning duurzaam openbaarvervoersysteem

Wat zijn de mogelijkheden om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem voor de openbaarvervoer- en spoorsector en wat zijn mogelijke beleidsinstrumenten daarvoor?

7.3 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Luchtvaart	Verkenning duurzaam luchtvaartstelsel 2050	TD1102a	Onderzoeksproject	Doorloop	Middelgroot
DGB Maritieme Zaken	Verkenning duurzaam maritiem systeem 2050	TD1102b	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	Middelgroot
DGMI Klimaat, Lucht en Geluid	Vervolgstudie duurzaam wegverkeer in 2050	TD1101b	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	Middelgroot
DGB Openbaar Vervoer en Spoor	Innovatievermogen van de openbaar vervoer- en spoorsector	TD1201	Onderzoeksproject	Vierde kwartaal	Middelgroot
Kennis, Innovatie en Strategie	Duurzame Bereikbaarheid Randstad (DBR)	TD1202	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Middelgroot

8 Kennislijn Het belang van mobiliteit en transport

8.1 Toelichting op de kennislijn

In deze kennislijn staat het belang van mobiliteit, transport en bereikbaarheid voor de sociale, maatschappelijke en economische ontwikkeling van Nederland centraal. Een specifiek thema is de rol en het economisch belang van mainports, brainports en greenports.

Beleidsmatig is in elk geval de economische dimensie van deze kennislijn een belangrijk thema. Het kabinet-Rutte benadrukt het belang van Schiphol en de haven van Rotterdam voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie. Zo krijgen mainports, brainports en greenports prioriteit in het verlengde MIRT. Mede daarom legt het kabinet accent op de (inter)nationale betekenis van de mainports, andere logistieke knooppunten en verbindingen van nationaal belang voor economische structuur en vestigingsplaatsaantrekkelijkheid. De bereikbaarheid van mainports wordt immers gezien als belangrijke vestigingsklimaatfactor, naast factoren zoals innovatievermogen, kennisinfrastructuur, arbeidsmarkt en woningmarkt.

De maatschappelijk-economische en sociaal-culturele betekenis van mobiliteit, transport en bereikbaarheid staat beleidsmatig minder in de belangstelling. Toch kunnen hier op de langere termijn wel meer kennisvragen over komen. In de strijd om de beperkte financiële middelen zal het waarschijnlijk steeds belangrijker worden om het belang van mobiliteit en transport ook kwantitatief te onderbouwen.

Binnen deze kennislijn staan twee onderwerpen centraal:

- de maatschappelijk-economische en sociaal-culturele betekenis van mobiliteit en transport;
- mainports, brainports en greenports als economische schil.

De recente dialoog met de beleidsdirecties heeft geleid tot een aantal kennisvragen op dit terrein. De volgende paragrafen laten per onderwerp zien welke concrete activiteiten het KiM in 2012 onderneemt om invulling te geven aan die kennisvragen. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van globale projectideeën die mogelijk om een verdere invulling vragen.

8.2 De maatschappelijk-economische en sociaal-culturele betekenis van mobiliteit en transport

De centrale vraag bij dit onderwerp is hoe, op een verantwoorde kwantitatieve manier, inhoud te geven aan het grote belang van mobiliteit, transport en infrastructuur voor de maatschappelijk-economische en sociaal-culturele ontwikkeling van Nederland. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij de brede benadering van het begrip welvaart, zoals die binnen de welvaartseconomie gebruikelijk is, en vullen we die aan met de sociaal-culturele

dimensie. Deelonderwerpen zijn de relatie tussen bereikbaarheid en economische groei, het belang van de mobiliteits- en transportsector (en subsectoren) voor de economie en het belang van mobiliteit onderscheiden naar motief (woon-werk, zakelijk, sociaal-recreatief).

Concrete projecten

DGB Strategie
Onderzoeksproject, BM1101,
middelgroot, doorloop

Het maatschappelijk-economische en sociaal-culturele belang van mobiliteit

Het belang van mobiliteit en transport voor de maatschappij is niet eenvoudig te bepalen. De benaderingen variëren van 'zonder transport staat alles stil' tot 'het belang van mobiliteit en transport is beperkt omdat mobiliteit en transport ten dienste staan van andere activiteiten'. In de *Mobiliteitsbalans 2011* is een kwantitatieve inschatting gegeven via de uitgaven en de reistijd die burgers en bedrijven overhebben voor mobiliteit en transport. In dit project wordt gekeken welke andere benaderingen mogelijk zijn, waarbij naast de economische betekenis ook de sociaal-culturele betekenis van mobiliteit wordt meegenomen. De verschillende benaderingen zullen worden bediscussieerd met een brede groep deskundigen, waarna één of twee benaderingen zullen worden uitgewerkt.

DGB Strategie
Onderzoeksproject, BM1201,
middelgroot, tweede kwartaal

Profijt van vervoersuitgaven

Welke groepen in de maatschappij profiteren in welke mate van (de uitgaven van) de overheid op het gebied van mobiliteit en infrastructuur? Het antwoord hierop is van belang voor maatschappelijke en politieke discussies over de keuzes rond de inzet van middelen. In het rapport *Minder voor het midden* van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) wordt al beperkt ingegaan op het mobiliteitsterrein. Het KiM zal de hierbij gekozen benadering kritisch beschouwen, waar nodig aanpassen en vooral verder uitwerken.

DGMI Veiligheid en Risico's
Onderzoeksproject, BM1202,
middelgroot, eerste kwartaal

Belang van het transport van gevaarlijke stoffen

Nadat in 2011 de transportstromen in kaart zijn gebracht, is het doel van dit project de kosten en baten (in brede zin) van het vervoer van gevaarlijke stoffen te analyseren. De resultaten hiervan kunnen aanknopingspunten bieden voor onder meer het vestigingsplaatsbeleid.

Andere, meer globale projectideeën

-

8.3 Mainports, brainports en greenports als economische spil

Mainports, brainports en greenports vormen een belangrijke verbinding voor bedrijfsleven en consument met bestemmingen over de hele wereld. Dit onderdeel van de kennislijn richt zich op mainports, brainports en greenports als belangrijke economische factor. We besteden aandacht aan het functioneren van de mainports, brainports en greenports, de noodzakelijke randvoorwaarden zoals landzijdige en zee-/luchtzijdige bereikbaarheid, en het belang van de mainports, brainports en greenports voor economische structuur en de vestigingsplaatsaantrekkelijkheid. Bijzondere aandacht krijgen de (on)mogelijkheden van

de overheid, in het bijzonder het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), om het (economisch) functioneren van de mainports, brainports en greenports op positieve wijze te beïnvloeden.

Concrete projecten

DGB Maritieme Zaken
Kennis-aan-Tafel, BM1106, klein,
doorloop

Onderzoeken Alliantie Zeehavens

Het afgelopen jaar zijn enkele onderzoeken uitgevoerd in opdracht van de Alliantie Zeehavens naar onder andere goederenstroomprognoses en ruimtegebruik. Een afsluitende studie is gericht op de relatie tussen ruimtegebruik, achterlandverbindingen en infrastructuur. Het KiM wordt gevraagd om in 2012 voor deze afsluitende studie Kennis-aan-Tafel te leveren.

Andere, meer globale projectideeën

DGB Strategie

Concepten mainports, brainports en greenports

De begrippen mainports, greenport en brainport zoals die worden gebruikt in *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*, zijn verschillend van aard. Waarin komen deze 'ports' als concept overeen en waarin verschillen ze? Wat is de wisselwerking met mobiliteit en bereikbaarheid en welke rol spelen mobiliteit en bereikbaarheid in de vestigingsplaatsfactoren en concurrentiepositie bij brainports en greenports?

DGB Luchtvaart

Inzicht in de rol van Schiphol als Europees knooppunt van luchtvracht

Op basis van bij het KiM beschikbare databases kan inzicht worden verschaft in de rol van Schiphol als Europees knooppunt van luchtvracht. Dit kan van belang zijn voor het beleid ten aanzien van luchtvracht, voor verdere concretisering van de inzichten in de *Mobiliteitsbalans* en mogelijk ook om het begrip 'internationale concurrentiepositie' meetbaar te maken.

DGB Luchtvaart

Samenhang knooppunt- en vestigingsplaatsfunctie van Schiphol

Mogelijke vervolgvragen naar aanleiding van het rapport van BCI over de topsectoren en Schiphol. Het gaat daarbij om de relatie tussen topsectoren enerzijds en de netwerk-kwaliteit en landzijdige bereikbaarheid van Schiphol anderzijds.

DGRW Ruimtelijke Ontwikkeling

Agglomeratievoordelen

Van welke typen agglomeratievoordelen kan er sprake zijn bij mainports, brainports en greenports? Hoe komen agglomeratievoordelen tot uiting in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's)? Welke relatie is er tussen agglomeratievoordelen en de internationale concurrentiepositie? Welke overeenkomsten en verschillen zijn er tussen (het beleid van) de verschillende sectoren van IenM? Wat zijn alternatieve mogelijkheden om agglomeratievoordelen te bevorderen? Het KiM zal hierbij aansluiting zoeken bij het project Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (DBR) en bij de activiteiten van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) op dit terrein.

Promotieonderzoek

VU Amsterdam en KiM
Promotieonderzoek, P1201

Transportinfrastructuur en agglomeratie-effecten

Uit ruimtelijk-economisch onderzoek blijkt dat bedrijven en werknemers in agglomeraties over het algemeen productiever zijn dan daarbuiten. Transportinfrastructuur brengt mensen en bedrijven dichterbij elkaar en bevordert derhalve deze agglomeratie-effecten. Het gaat deels om zogenoemde niet-lineaire effecten die tot extra baten kunnen leiden in een MKBA van transportinfrastructuur. Over de omvang van deze extra baten is echter nog weinig bekend. Daarom draagt IenM bij aan een promotieonderzoek van de Vrije Universiteit Amsterdam naar de relatie tussen transportinfrastructuur en agglomeraties. Vanuit dit promotieonderzoek worden bijdragen geleverd aan KiM-projecten.

8.4 Overzichtstabel projecten

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Omvang
DGB Strategie	Het maatschappelijk-economische en sociaal-culturele belang van mobiliteit	BM1101	Onderzoeksproject	Doorloop	Middelgroot
DGB Strategie	Profijt van vervoersuitgaven	BM1201	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	Middelgroot
DGMI Veiligheid en Risico's	Belang van het transport van gevaarlijke stoffen	BM1202	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	Middelgroot
DGB Maritieme Zaken	Onderzoeken Alliantie Zeehavens	BM1106	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	Klein
VU Amsterdam en KiM	Transportinfrastructuur en agglomeratie-effecten	P1201	Promotieonderzoek	Doorloop	

Bijlage A

Analyse inzet van het KiM

De in het werkprogramma beschreven onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel-activiteiten (KaT) leggen beslag op de capaciteit van het KiM. Bij de projectbeschrijvingen is steeds aangegeven wat de omvang is van een project. Het gaat daarbij om de omvang van het gehele project, en niet alleen het capaciteitsbeslag in 2012. In deze bijlage gaat het echter wel om het verwachte tijdsbeslag in 2012.

Beschikbare capaciteit

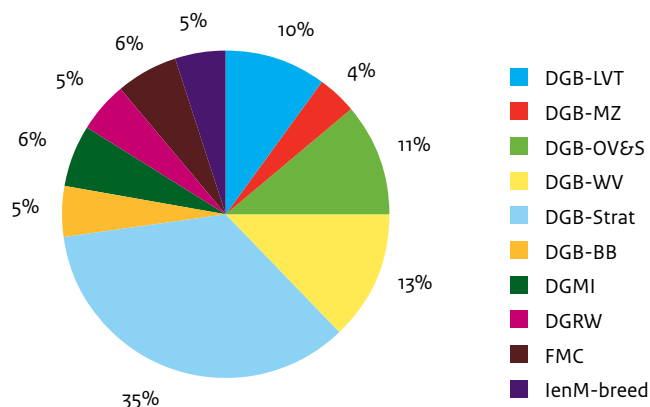
Rekening houdend met vacatures, management, ondersteuning en andere overhead heeft het KiM in 2012 naar verwachting circa 20.000 uur beschikbaar voor onderzoeksprojecten, Kennis-aan-Tafel en signaleringsnotities.

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

Capaciteitsverdeling over diensten

Figuur A.1 geeft inzicht in de capaciteitsverdeling over diensten (voor de concrete projecten). Er is hier een uitsplitsing gemaakt naar primaire opdrachtgevers. Projecten kunnen ook interessant zijn voor andere onderdelen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Projecten voor het directoraat-generaal Bereikbaarheid vormen met 78% de grootste groep. Hierbinnen worden de meeste projecten uitgevoerd voor Strategie (35%). De projecten voor het directoraat-generaal Milieu en Internationaal hebben een aandeel van 6%; de projecten voor het directoraat-generaal Ruimte en water 5%. Projecten voor de directie Financiën, Management en Control hebben een aandeel van 6% in het werkprogramma. Projecten voor heel IenM (inclusief KIS) hebben een aandeel van 5%.

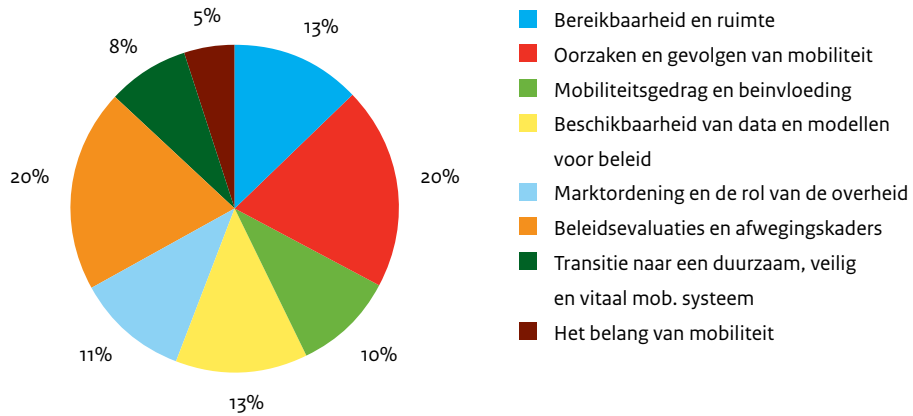
Figuur A.1
Capaciteitsverdeling over de diensten



Capaciteitsverdeling naar kennislijn

Figuur A.2 geeft inzicht in de capaciteitsverdeling over de kennislijnen van het KiM. Grote kennislijnen zijn 'Beleidsevaluaties en afwegingskaders', 'Oorzaken en gevolgen van mobiliteit', 'Bereikbaarheid en ruimte' en 'Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid'.

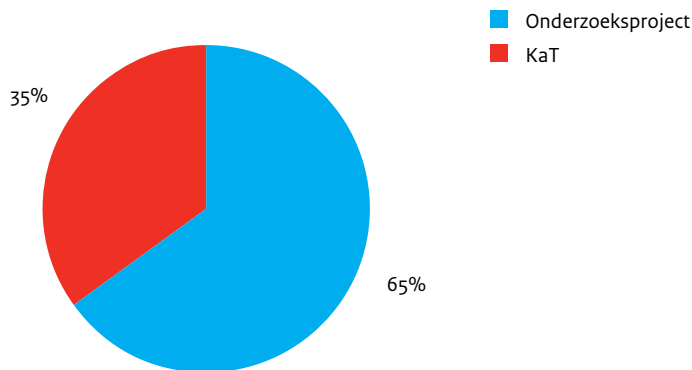
Figuur A.2
Capaciteitsverdeling over de kennislijnen



Capaciteitsverdeling naar onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel

Figuur A.3 geeft inzicht in de verhouding Onderzoeksprojecten en Kennis-aan-Tafel (KaT). Ongeveer twee derde van de beschreven activiteiten betreft onderzoeksprojecten.

Figuur A.3
Capaciteitsverdeling uitgesplitst naar onderzoeksprojecten en KaT



Bijlage B

Samenvattend projectoverzicht

Deze bijlage bevat alle concreet omschreven projecten met een projectnummer uit het werkprogramma, geordend naar directoraat-generaal (DG) en directie. Het paginanummer in de tabel geeft aan waar de beschrijving van het project in de hoofdtekst te vinden is.

Toelichting op de tabellen

Directie

De projecten zijn gerangschikt naar directies (per DG) die de primaire opdrachtgever zijn van het project. Veel van deze projecten worden primair uitgevoerd voor één directie, maar dat wil niet zeggen dat de projecten niet interessant zijn voor andere directies of DG's.

Type projecten

- Onderzoeksprojecten: het opstellen van verkenningen en beleidanalyses op basis van gegevens en (wetenschappelijke) literatuur die worden vertaald naar de beleidspraktijk; dit onderzoek resulteert in openbare publicaties.
- Kennis-aan-Tafel (KaT): het (collegiaal) inbrengen van kennis in beleidsprocessen; dit kan op de volgende manieren:
 - gesprekken, presentaties en korte notities over beschikbare kennis;
 - het beantwoorden van ad-hocvragen;
 - het ontsluiten van het (inter)nationale kennisnetwerk voor IenM (bij welke partij is welke kennis te halen?);
 - het ondersteunen van de beleidsdirecties van IenM bij de formulering van onderzoeksvragen en -aanpak van aan derden uit te besteden onderzoek;
 - het deelnemen in begeleidingscommissies;
 - het overdragen van kennis door het geven van masterclasses;en vanaf 2012 ook:
 - het adviseren over en assisteren bij de programmering van kennisontwikkeling van instituten buiten IenM.

Kennislijnen

- 1 Bereikbaarheid en ruimte
- 2 Oorzaken en gevolgen van mobiliteit
- 3 Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding
- 4 Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid
- 5 Marktordering en de rol van de overheid
- 6 Beleidsevaluaties en afwegingskaders
- 7 Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem
- 8 Het belang van mobiliteit en transport

Omvang

Voor elk onderzoeksproject in de categorie A is ingeschat hoeveel uur er naar verwachting in 2012 aan besteed zal worden.

Groot project: meer dan 0,5 fte (1 fte = 1.200 uur)

Middelgroot project: tussen de 0,15 en 0,5 fte

Klein project: minder dan 0,15 fte

B.1 Projecten voor DGB

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Kennislijn	Omvang	Pag.
Beter Benutten							
DGB BB	KiM-bijdrage monitoring en evaluatie Beter Benutten	BB1113	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	1 - BB	Klein	18
DGB BB	Leermomenten benutting infrastructuur	BB1203	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	1 - BB	Klein	19
DGB BB	Doelgroepen in en uit de spits	GB1101a	Onderzoeksproject	Doorloop	3 - GB	Middelgroot	31
DGB BB	Gedragsbeïnvloeding binnen Beter Benutten	GB1101d	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	3 - GB	Middelgroot	31
DGB BB	Impact maatschappelijke trends op het individuele mobiliteitsgedrag	GB1202	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	3 - GB	Middelgroot	30
Luchtvaart							
DGB LVT	Ondersteuning SMASH	BB1119	Onderzoeksproject/ Kennis-aan-Tafel	Doorloop	1 - BB	Klein	20
DGB LVT	Recente en toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart	OG1107	Onderzoeksproject	Doorloop	2 - OG	Middelgroot	26
DGB LVT	Invloedsfactoren ontwikkeling vraag regionale luchthavens	OG1204	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	2 - OG	Middelgroot	25
DGB LVT	Begeleidingsgroep AEOLUS	B1014	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	4 - DM	Klein	36
DGB LVT	Factsheet luchtvaartgegevens	E928	Onderzoeksproject	Doorloop	4 - DM	Klein	34
DGB OVenS, DGB LVT, DGB MZ, DGRW RO	Regie op knooppunten	MO1102	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	5 - MO	Middelgroot	40
DGB LVT	Effecten van EU-ETS voor de Nederlandse luchtvaart	EA1118	Onderzoeksproject	Doorloop	6 - EA	Middelgroot	48
DGB LVT	De betekenis van natuur in afwegingsprocessen	EA1202	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	6 - EA	Klein	44
DGB LVT	Verkenning duurzaam luchtvaartstelsel 2050	TD1102a	Onderzoeksproject	Doorloop	7 - TD	Middelgroot	52
Maritieme Zaken							
DGB OVenS, DGB LVT, DGB MZ, DGRW RO	Regie op knooppunten	MO1102	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	5 - MO	Middelgroot	40
DGB MZ	Begeleiding MKBA zeetoegang IJmuiden	E1012	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	6 - EA	Klein	48
DGB MZ	Begeleiding MKBA kanaalzone Gent-Terneuzen	E1012	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	6 - EA	Klein	48
DGB MZ	Verkenning duurzaam maritiem systeem 2050	TD1102b	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	7 - TD	Middelgroot	52
DGB MZ	Onderzoeken Alliantie Zeehavens	BM1106	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	8 - BM	Klein	57
Openbaar Vervoer en Spoor							
DGB OVenS	Kwaliteitsbehoeften van de moderne ov-reiziger	BB1106	Onderzoeksproject/ Kennis-aan-Tafel	Doorloop	1 - BB	Middelgroot	18
DGB OVenS	Fiets in de Keten	BB1108	Onderzoeksproject	Doorloop	1 - BB	Middelgroot	18
DGB OVenS	Regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer	OG1203	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	2 - OG	Middelgroot	24
DGB OVenS	Vergroten marktgerichtheid openbaar vervoer	MO1201	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	5 - MO	Groot	40
DGB OVenS, DGB LVT, DGB MZ, DGRW RO	Regie op knooppunten	MO1102	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	5 - MO	Middelgroot	40
DGB OVenS	Innovatievermogen van de openbaar vervoer- en spoorsector	TD1201	Onderzoeksproject	Vierde kwartaal	7 - TD	Middelgroot	52

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Kennislijn	Omvang	Pag.
Strategie							
DGB Strat.	Robuustheid en betrouwbaarheid in concrete projecten	BB1103	Onderzoeksproject	Derde kwartaal	1 - BB	Middelgroot	16
DGB Strat.	Ondersteuning doorontwikkeling bereikbaarheidsindicator SVIR	BB1117	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	1 - BB	Middelgroot	16
DGB Strat.	Bijdrage actieagenda Topteam Logistiek	MO1113	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	2 - OG	Klein	25
DGB Strat.	Mobiliteitsbalans 2012	OG1201	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	2 - OG	Groot	24
DGB Strat.	Analyse afvlakking groei mobiliteit	OG1202	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	2 - OG	Middelgroot	24
DGB Strat.	Rol en betekenis van multi- en intermodaliteit in personen- en goederenvervoer	OG1206	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	2 - OG	Klein	25
DGB Strat.	OECD territorial review	OG1209	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	2 - OG	Klein	25
DGB Strat.	Impact ICT-ontwikkelingen op het individuele mobiliteitsgedrag	GB1201	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	3 - GB	Middelgroot	30
DGB Strat.	lenM behoeften dataverzameling m.b.t. mobiliteit en bereikbaarheid	DM1101	Onderzoeksproject/ Kennis-aan-Tafel	Doorloop	4 - DM	Middelgroot	34
DGB Strat.	Mobiliteitspanel Nederland	DM1102	Onderzoeksproject	Doorloop	4 - DM	Groot	34
DGB Strat.	Update 'De prijs van een reis'	DM1105	Onderzoeksproject	Doorloop	4 - DM	Klein	35
DGB Strat.	Ondersteuning sturing op gebruik van modellen en modelontwikkeling	DM1106	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	4 - DM	Middelgroot	36
DGB Strat.	Modelontwikkeling voor MLT	DM1107	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	4 - DM	Groot	36
DGB Strat.	Bijdrage aan Monitor Infrastructuur en Ruimte	DM1113	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	4 - DM	Middelgroot	35
DGB Strat. en DGRW RO	Nieuwe verdienmodellen	MO1202	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	5 - MO	Middelgroot	40
DGB Strat.	Economische waardering betrouwbaarheid reistijd voor diverse modaliteiten	E707	Onderzoeksproject	Doorloop	6 - EA	Groot	44
DGB Strat.	Het maatschappelijk-economische en sociaal-culturele belang van mobiliteit	BM1101	Onderzoeksproject	Doorloop	8 - BM	Middelgroot	56
DGB Strat.	Profijt van vervoersuitgaven	BM1201	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	8 - BM	Middelgroot	56
Wegen en Verkeersveiligheid							
DGB WV	Onbetrouwbaarheid vanuit reizigersperspectief	BB1102	Onderzoeksproject	Doorloop	1 - BB	Middelgroot	17
DGB WV	Review evaluatiemethodiek Praktijkproef Amsterdam (PPA)	BB1112	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	1 - BB	Klein	18
DGB WV	Kansen voor bereikbaarheid in de ruimte	BB1201	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	1 - BB	Klein	19
DGB WV	De mythe van de latente vraag	OG1205	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	2 - OG	Klein	25
DGB WV	Veilig op de fiets	GB1101b	Onderzoeksproject	Doorloop	3 - GB	Middelgroot	31
DGB WV	Belevingseconomie	GB1203	Onderzoeksproject	Vierde kwartaal	3 - GB	Middelgroot	30
DGB WV	Belonen	GB1204	Onderzoeksproject	Vierde kwartaal	3 - GB	Middelgroot	32
DGB WV	Verkeersveiligheid en de rol van het Rijk	MO1203	Kennis-aan-Tafel	Derde kwartaal	5 - MO	Middelgroot	41
DGB WV	Second opinion KKBA Haaglanden	E1016	Onderzoeksproject	Doorloop	6 - EA	Klein	48
DGB WV	Organiseren kwaliteitsborging MKBA's	EA1108	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	6 - EA	Klein	48
DGB WV	Life cycle afwegingen bij verkenningen en probleemanalyse	EA1203	Kennis-aan-Tafel	Derde kwartaal	6 - EA	Klein	45
DGB WV	Workshop over het omgaan met onzekerheden in projectramingen	EA1204	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	6 - EA	Klein	46
DGB WV	Best practices verkenningen en de rol van toetsen in het MIRT-proces	EA1207	Kennis-aan-Tafel	Derde kwartaal	6 - EA	Middelgroot	47

B.2

Projecten voor DGMI

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Kennislijn	Omvang	Pag.
Coördinerend Opdrachtgeverschap en Strategie							
DGMI COS	Toepassing gedragskennis in milieu-dossiers	GB1205	Kennis-aan-Tafel	Vierde kwartaal	3 - GB	Middelgroot	31
Internationaal							
DGMI Intern.	Bijdrage IenM dossiergroep TEN-T	BB1204	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	1 - BB	Klein	20
DGMI Intern.	Bijdrage aan IenM dossierteam Horizon 2020	OG1208	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	2 - OG	Klein	27
Klimaat, Lucht en Geluid							
DGMI KLenG	Bijdrage aan PBL-project Effectiviteit van beleidsinstrumenten	EA1205	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	6 - EA	Klein	46
DGMI KLenG	Vervolgstudie duurzaam wegverkeer in 2050	TD1101b	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	7 - TD	Middelgroot	52
Veiligheid en Risico's							
DGMI VenR	Afstemming uitgangspunten toekomst-verkenningen	OG1207	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	2 - OG	Klein	26
DGMI VenR	Belang van het transport van gevaarlijke stoffen	BM1202	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	8 - BM	Middelgroot	56

B.3

Projecten voor DGRW

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Kennislijn	Omvang	Pag.
Gebieden en Projecten							
DGRW GenP	Vastgoedwaarde bij gebiedsontwikkelings-projecten met infrastructuur	EA1201	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	6 - EA	Middelgroot	44
Ruimtelijke Ontwikkeling							
DGRW RO	Transit Oriented Development	BB1202	Onderzoeksproject	Eerste kwartaal	1 - BB	Middelgroot	19
DGB Strategie en DGRW RO	Nieuwe verdienmodellen	MO1202	Kennis-aan-Tafel	Tweede kwartaal	5 - MO	Middelgroot	40
DGB OVen5, DGB LVT, DGB MZ, DGRW RO	Regie op knooppunten	MO1102	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	5 - MO	Middelgroot	40
DGRW RO	Plannen voor de Stad	EA1120	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	6 - EA	Klein	45

B.4

Projecten voor FMC

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Kennislijn	Omvang	Pag.
FMC							
FMC	Communicatie over OEI en MKBA	E712	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	6 - EA	Middelgroot	45
FMC	Diverse projectoverstijgende inhoudelijke vragen MKBA-methodiek	EA1102	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	6 - EA	Middelgroot	44
FMC	Mogelijkheden ex post evaluatie	EA1104	Onderzoeksproject	Doorloop	6 - EA	Middelgroot	46
FMC	Second opinion beleidsdoorlichtingen en -evaluaties	EA1208	Onderzoeksproject		6 - EA	Klein	48
FMC	Indicatoren binnen de nieuwe begrotings-systematiek	EA1209	Kennis-aan-Tafel	Eerste kwartaal	6 - EA	Klein	49

B.5

Projecten voor KIS

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Kennislijn	Omvang	Pag.
Kennis, Innovatie en Strategie							
KIS	Duurzame Bereikbaarheid Randstad (DBR)	TD1202	Kennis-aan-Tafel	Doorloop	7 - TD	Middelgroot	53

B.6

Projecten voor IenM-breed en overig

Directie	Titel	Nummer	Type project	Aanvang	Kennislijn	Omvang	Pag.
Overige opdrachtgevers							
VU A'dam en KIM	Betrouwbaarheid van reistijden	P801	Promotie-onderzoek	Doorloop	1 - BB		20
Nog te bepalen	Leren van ex post evaluaties	EA1206	Onderzoeksproject	Tweede kwartaal	6 - EA	Groot	47
VU A'dam en KIM	Transportinfrastructuur en agglomeratie-effecten	P1201	Promotie-onderzoek	Doorloop	8 - BM		58

Colofon

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Januari 2012
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
KiM-12-A03

Vormgeving:
Huisstijl IenM

Opmaak:
Studio Guido van der Velden B.V., Rijswijk

ISBN: 978-90-8902-097-0

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965
Fax : 070 456 7576

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

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM (via kimpublicaties@minienm.nl)
of als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl.
U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

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

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

www.kimnet.nl

ISBN: 978-90-8902-097-0
Januari 2012 | KiM-12-A03