

Fellows van het KiM

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

April 2011



Prof. dr. ir. L. (Luca) Bertolini
Universiteit van Amsterdam

Wetenschappelijke uitdagingen voor het KiM

De belangrijkste uitdaging vind ik het ontwikkelen van kennis die kan bijdragen aan een transitie naar een duurzaam mobiliteitsstelsel. Onze huidige welvaart en welbevinden zijn nog steeds afhankelijk van vormen van mobiliteit die onze toekomstige welvaart en welbevinden ernstig in gevaar kunnen brengen. Hoe lossen we dit dilemma op?

Onderzoek om trots op te zijn

Ik houd mij bezig met verschillende onderzoeksvragen, zoals:

- Hoe kunnen bereikbaarheidsconcepten en -maten gebruikt worden om synergie tussen ruimtelijke en vervoersplanning te bereiken?
- Hoe kunnen vervoersmodellen op constructieve wijze ingezet worden in planvormingsprocessen?
- Wat zijn succes- en faalfactoren van de ontwikkeling van knooppunten in Nederland en daarbuiten?
- Hoe kan infrastructuurplanning omgaan met niet herleidbare onzekerheden?

Affiniteit met KiM-kennislijnen

Het KiM heeft zijn onderzoek georganiseerd rond acht kernthema's of kennislijnen. Mijn inbreng - een ruimtelijke perspectief op mobiliteit - kan meerwaarde hebben op meerdere fronten, en vooral in de kennislijnen: "Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitsstelsel", kennislijn "Bereikbaarheid" met nadruk op integrale ruimte-mobiliteit concepten, zoals knooppuntontwikkeling en "Beleidsevaluaties en afwegingskaders" met nadruk op procesmatige aspecten.

Positie en kern wetenschappelijk onderzoek

Sinds 2008 ben ik hoogleraar planologie aan de Universiteit van Amsterdam, in het bijzonder van verkeer, vervoer en infrastructuur. Ik hou me daar bezig met vraagstukken op het raakvlak van ruimtelijk ordening en vervoersplanning. Verder de omgang met complexiteit in planvorming en beleidsontwikkeling en de mogelijkheden tot kruisbestuiving tussen wetenschap en praktijk.

Wetenschappelijke achtergrond

Voor mijn huidige baan ben ik postdoc, docent en hoofddocent aan de *Universiteit van Amsterdam* geweest en postdoc aan de *Universiteit Utrecht*. Ik ben in 1995 gepromoveerd aan de *Politecnico di Torino* met een onderzoek naar de ontwikkeling van stationslocaties in Europa. In 1989 studeerde ik cum laude af aan de faculteit bouwkunde van dezelfde universiteit.



**Prof. dr. M.J. (Martin) Dijst
Universiteit Utrecht**

Wetenschappelijke uitdagingen voor het KiM

De grootste uitdaging is volgens mij de betekenis van mobiliteit voor de sociale dimensie van duurzaamheid. Het gaat daarbij onder meer om sociale ongelijkheid en deelname aan de samenleving voor persoonlijke ontwikkeling en blootstelling aan negatieve effecten van mobiliteit. Verder de bijdrage van individuele mobiliteit aan onder meer gezondheid, sociale integratie en economische stimulering. Dit past in de achtste kennislijn ("Het belang van mobiliteit en transport") die het KiM onderscheidt; een lijn die tot nu toe uitsluitend 'economisch' is gekleurd.

Onderzoek om trots op te zijn

Mijn onderzoek bestaat vooral uit ICT-Projecten die inzicht geven in de betekenis van Informatie- en Communicatietechnologie voor bereikbaarheid en verplaatsingsgedrag van personen: onder meer e-shoppen, mobile ICT-middelen en thuiswerken en de effecten daarvan op fragmentatie en transformatie van verplaatsingspatronen. Verder wil ik ook het onderzoek CESAR noemen naar de betekenis van weersomstandigheden op vervoerwijze en bestemmingskeuzen van personen in verschillende ruimtelijke contexten.

Affiniteit met KiM-kennislijnen

Ik heb de meeste affiniteit met kennislijn "Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding". Mijn onderzoek richt zich in het bijzonder op het ontstaan van mobiliteitsgedrag van verschillende bevolkingscategorieën, zowel in de fysieke als in de virtuele wereld. Bovendien in relatie met de kenmerken van hun tijd-ruimtelijke omgevingen. Dit biedt aangrijpingspunten voor bijdragen aan kennislijnen "Drivers en gevolgen mobiliteit" en "Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem".

Positie en kern wetenschappelijk onderzoek

Mijn leerstoel is gericht op de relatie tussen ruimtelijke mobiliteit en stedelijke ontwikkeling. Daarbij gaat het in mijn onderzoek in het bijzonder om het begrijpen van de beleving van mobiliteit en de achterliggende gedragskeuzen. Verder ook om de betekenis van verschillende dimensies van geografische contexten, zoals de gebouwde omgeving, aan/afwezigheid van personen, natuurlijke processen en materiële objecten.

Wetenschappelijke achtergrond

Ik heb aan de *Universiteit van Amsterdam* Sociale Geografie gestudeerd. Aan de *TU-Delft* ben ik gepromoveerd op mobiliteit en bereikbaarheid van tweeverdieners met kinderen. Al zo'n 15 jaar ben ik aan de *Universiteit Utrecht* verbonden, waarvan de laatste vijf jaar als hoogleraar.



Prof. M.J.I. (Marc) Gaudry
Université de Montréal

Wetenschappelijke uitdagingen voor het KiM

In mijn ogen is een belangrijke uitdaging het krijgen van meer inzicht in de factoren die de wisselwerking tussen groei en transport bepalen, inclusief de rol van relevante ruimtelijke structuren. Dit combineert twee KiM-kennislijnen: "Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding" en "Het belang van mobiliteit en transport" (inclusief de rol van nationale netwerken en *hubs*).

Onderzoek om trots op te zijn

Ik wil graag twee onderzoeken noemen:

1. High Speed Rail (HSR) en de vorm van nuts- en vraagfuncties. Ik bestudeer het bestaan van nonlineariteit in passagiers (en vracht) modaliteitskeuzen en laat zien dat het bestaan ervan, vastgesteld door resultaten uit een survey van ongeveer 50 modellen uit 10 landen, impliceert dat: (a) stedelijk transport fundamenteel verschilt van intercity transport (zoals de rol die afstand speelt); (b) HSR-voorspellingen die zijn gebaseerd op niet getoetste lineaire functies, onbetrouwbaar en misleidend zijn omdat ze geneigd zijn de HSR rentabiliteitsvoorspellingen te overschatten.

2. De spoorwegonderhoudskosten per type vervoer. We laten zien dat de Box-Cox generalisatie van de trans-logaritmische kostenfunctie moet worden gebruikt om spoorkosten te analyseren, in plaats van de vaste vorm-versie, en dat het mogelijk is de verschillende marginale kosten vast te stellen (en daardoor ook optimale gebruiksvergoeding) per trein-categorie op het Franse spoornetwerk van 30.000 km.

Affiniteit met KiM-kennislijnen

Ik heb de meeste affiniteit met kennislijn "Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding", in verband met onderzoek naar de vervoersvraag en met kennislijn "Drivers en gevolgen mobiliteit", gezien mijn onderzoek naar verkeersongelukken en de statistische waardering van levens gebaseerd op het rijgedrag op het wegnetwerk.

Positie en kern wetenschappelijk onderzoek

Ik heb Transporteconomie gedoceerd en verschillende promotieonderzoekers en onderzoeksteams begeleid, vooral in Canada maar ook regelmatig in Duitsland en Frankrijk, van 1974 tot mijn vervroegd pensioen in 2004 en daarna. Daartoe behoren: (a) studies naar de eigenschappen van de *Box-Cox* transformaties; (b) het aantonen van de relevantie voor zowel Klassieke als *Logit* regressies, vooral voor transportproblemen; (b) het ontwikkelen van gedocumenteerde algoritmen die sinds 2000 verspreid zijn als freeware en wereldwijd worden toegepast.

Wetenschappelijke achtergrond

Ik ben tussen 1961 en 1974 opgeleid aan de universiteiten van Oxford (als Rhodes Scholar) en Princeton. Ik heb het grootste deel van mijn carrière

doorgebracht bij de *Université de Montréal* en les gegeven in Karlsruhe (als *Alexander von Humboldt* research prize awardee) en Strasbourg (*Université Louis Pasteur*). Verder was ik lid van de *Canadian Royal Commission on national Passenger Transportation* (1989-1992) en betrokken bij de implementatie van grootschalige modellen voor transportvraag en verkeersongelukken in Canada, Duitsland en Frankrijk. Tot slot was ik werkzaam als wetenschappelijk adviseur voor de Europese Commissie.



**Prof. dr. E.F. (Ernst) ten Heuvelhof
TU Delft**

Wetenschappelijke uitdagingen voor het KiM

Ik denk dat de komende jaren de invoering van de elektrische auto een belangrijk issue zal worden waar nog veel onderzoek voor nodig is. De e-car zal onze mobiliteit en onze energievoorziening sterk kunnen gaan veranderen. Belangrijke vragen die hierbij zullen rijzen, zijn natuurlijk de comfort-vragen (bereik van de e-auto's, snelheid opladen e-auto's, kosten en levensduur accu's), maar ook de verdienmodellen voor alle betrokken actoren, de relatie met het *smart grid*, de relatie met duurzame elektriciteitsopwekking en invoeringstrategieën. Een ander thema is de verhouding publiek en privaat initiatief bij de aanpak van problemen in infrastructuur en mobiliteit.

Onderzoek om trots op te zijn

Ik heb de afgelopen tijd veel onderzoek gedaan naar *smart* (elektriciteits-)grids. Daarnaast wil ik graag twee andere projecten noemen. Samen met collega Hans de Bruijn en Roel in 't Veld heb ik een nieuwe versie van het boek *Procesmanagement* geschreven. Dit gaat over het ontwerpen en managen van inter-organisatorische besluitvormingsprocessen. Hiernaast heb ik onderzoek gedaan naar procesmanagement op het gebied van de waterveiligheid (Ruimte voor de Rivier, Hoogwaterbeschermingsprogramma).

Affiniteit met KiM-kennislijnen

Ik hoop bijdragen te kunnen leveren aan minimaal drie kennislijnen, te weten "Marktordening en de rol van de overheid", "Beleidsbeoordelingen en afwegingskaders" en "Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem".

Positie en kern wetenschappelijk onderzoek

Ik ben hoogleraar Bestuurskunde aan de Technische Universiteit Delft en de Erasmus Universiteit Rotterdam. Ik ben vooral bezig met vraagstukken van sturing en ordening, in het bijzonder procesmanagement. Samen met collega Margot Weijnen ben ik wetenschappelijk directeur van het Bsik onderzoeksprogramma *Next Generation Infrastructures*. In dit programma staan energieinfra, telecominfra en natuurlijk transportinfra centraal.

Wetenschappelijke achtergrond

Ik ben afgestudeerd als planoloog en jurist. Mijn eerste baan na mijn afstuderen was beleidsmedewerker bij een Kamer van Koophandel. Daarna ben ik bij een stedenbouwkundig adviesbureau gaan werken en later, part-time, bij de Erasmus Universiteit bij de Bestuurskunde groep. In 1991 ben ik benoemd als hoogleraar Bestuurskunde bij de faculteit Techniek, Bestuur en Management van de TU Delft.



Prof. dr. H. (Henriëtte) Prast
Universiteit van Tilburg

Wetenschappelijke uitdagingen voor het KiM

Het onderzoeksthema van de nabije toekomst is de vraag hoe maatschappelijke uitdagingen die individuele gedragsverandering vergen kunnen profiteren van de inzichten van de gedragseconomie, die rekening houdt met systematische psychologische determinanten van gedrag. Dit past vooral in de kennislijnen Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem, Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding en Beleidsevaluaties en afwegingskaders.

Onderzoek om trots op te zijn

De afgelopen jaren heb ik me toegelegd op de vraag wat de gedragseconomie (een combinatie van micro-economie en sociale psychologie) betekent voor beleid op een drietal terreinen: omgaan met geld, omgaan met gezondheid en omgaan met grondstoffen. Hiermee heb ik de afgelopen jaren dit onderwerp op de kaart van Nederland weten te plaatsen. Recente publicaties zijn onder andere: Jan Potters en Henriëtte Prast (2009), *Gedragseconomie in de praktijk*, in: Tiemeijer, Thomas en Prast, *De menselijke beslisser*, Amsterdam University Press; Peter Kooreman en Henriëtte Prast (2010), *What Does Behavioral Economics Mean for Policy? Challenges to Savings and Health Policies in the Netherlands*, *The Economist*, Volume 158, Number 2, June 2010, pp. 101-122 (22); Henriëtte Prast (2010), *Gedragseconomie en de financiële crisis*, Preadvies voor de Koninklijke Vereniging Staathuishoudkunde.

Affiniteit met KiM-kennislijnen

Vanuit mijn expertises en vanuit mijn maatschappelijke belangstelling heb ik affiniteit met de kennislijn "Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem". Hierin komen diverse vragen samen, waaronder omgaan met grondstoffen en de toekomst van de planeet, en leefstijl en gezondheid (bewegen). In het verlengde hiervan spreken de kennislijnen "Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding" en "Beleidsevaluaties en afwegingskaders" mij aan, omdat huidig beleid en afweging nog vooral uitgaat van de rationele mens. Ik hoop daar vanuit gedragseconomische inzichten een innovatieve bijdrage aan te kunnen leveren. Als het gaat om mobiliteitsgedrag heb ik er indertijd (op mijn 18^e) bewust voor gekozen geen rijbewijs te halen en dat heb ik tot op heden volgehouden.

Positie en kern wetenschappelijk onderzoek

In Tilburg bekleed ik (in deeltijd) de leerstoel Persoonlijke Financiële Planning aan de *Tilburg School of Economics and Management*. Deze leerstoel is per 1 januari 2010 omgezet van een bijzonder in een gewoon hoogleraarschap. Onderzoek in dit kader richt zich op de vraag naar de invloed van standaarden, frames en labels, en zelfbindingsmechanismen op financieel gedrag, leefstijl (waaronder bewegen) en duurzaam gedrag (waaronder eetcultuur). In het kader van mijn hoogleraarschap ben ik Center fellow, Netspar Fellow en Tiber Friend.

Wetenschappelijke achtergrond

Na enkele jaren biologie te hebben gestudeerd aan de VU ben ik overgestapt naar economie, eveneens aan de VU. Vervolgens promotie aan de UvA met als onderwerp het gedrag van centrale banken, waarna ik tot eind 2007 als onderzoeker heb gewerkt bij de Nederlandsche Bank. Daar heb ik me gespecialiseerd in gedragseconomie en financieel toezicht. Sinds 2005 hoogleraar aan de Universiteit van Tilburg en sinds 2008 lid van de WRR. Nevenactiviteiten zijn onder andere lid Raad van Toezicht AFM, lid Monitoring Commissie Corporate Governance Code, lid Curatorium De Baak en lid Raad van Commissarissen van de Staatsloterij. Sinds 2000 ben ik columnist bij het Financieele Dagblad.



Prof. J. (John) Preston
University of Southampton

Wetenschappelijke uitdagingen voor het KiM

De transportsector is afhankelijk van fossiele brandstoffen. De belangrijkste vraag voor de toekomst is: hoe kunnen we die afhankelijkheid verminderen en toch blijven bijdragen aan de economische en sociale ontwikkeling? Het bepalen van de noodzakelijke technologische veranderingen vereist ontwikkelingen in beoordelingskaders, markt-reglementering en overheidsbeleid. Oplossingen voor de kortetermijn mogen niet schadelijk zijn voor lange termijn oplossingen (problemen met pad-afhankelijkheid).

Onderzoek om trots op te zijn

Ik ben betrokken bij *Factor 20* dat onderzoekt hoe het spoorvervoer voor meer duurzaamheid kan zorgen door toenemende volumes en vermindering van CO₂. Ik leid het *iConnect consortium* dat een evaluatie-raamwerk ontwikkelde (en op dit moment toepast) om te bepalen in welke mate technische maatregelen het lopen en fietsen kunnen bevorderen.

Affiniteit met KiM-kennislijnen

Ik heb de meeste affiniteit met de kennislijn "Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem" dat is gericht op het terugdringen van klimaatverandering, het ontwikkelen van innovatieve maatregelen, overheidsbeleid dat dit mogelijk maakt en het ontwikkelen van nieuwe kaders om de beste beleidsopties te kunnen kiezen.

Positie en kern wetenschappelijk onderzoek

Ik ben hoofd van de *School of Civil Engineering and the Environment* en directeur van de *Transportation Research Group* van de *University of Southampton*, waar ik ook een leerstoel bekleed in *Rail Transport*. Mijn huidige projecten richten zich op het bevorderen van lopen en fietsen, spoor, veilig rijgedrag, stedelijk openbaar vervoer en de veerkracht van transportnetwerken.

Wetenschappelijke achtergrond

Ik heb meer dan 25 jaar ervaring met onderwijs en onderzoek op het gebied van transport en heb verschillende wetenschappelijke posities bekleed aan de universiteiten van Leeds en Oxford. Mijn deskundigheid ligt op het terrein van vraag- en kostenmodellering, kosten batenanalyse en studies naar regelgeving. Ik was 12 jaar redacteur van *Transport Policy*.



Prof. dr. F. (Stef) Proost
Katholieke Universiteit Leuven

Wetenschappelijke uitdagingen voor het KiM

Het beheersen van de toenemende congestie op de weg, trein en luchtvaart. Dit sluit aan bij de tweede KiM-kennislijn "Drivers en gevolgen van mobiliteit".

Onderzoek om trots op te zijn

- Coördinator van het EU-onderzoek financiering Trans-European Transport Network (TEN-T): wat kan men verwachten van prijszetting en investering door lidstaten die enkel een gedeelte van een netwerk controleren;
- Algemeen evenwichtsevaluatie belastingshervormingen in transport.

Affiniteit met KiM-kennislijnen

Ik heb de meeste affiniteit met de kennislijnen "Drivers en gevolgen mobiliteit" – ik doe werk rond parkeerbeleid, landgebruik en transport met regio's die autonoom beslissen. Verder "Transitie naar duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem" gezien mijn interesse voor milieu en energieaspecten van transport (keuze brandstof, belastingsystemen). Tot slot de kennislijn "Beleidsbeoordelingen en afwegingskaders" gezien mijn werk rond evaluatiekaders en modellen voor infrastructuur en regulering.

Positie en kern wetenschappelijk onderzoek

Ik leid aan de Katholieke Universiteit Leuven een onderzoeksgroep Energie, Transport en Milieu. Daarin doen we werk rond de uitkomst van transportbeleid door autonoom agerende regio's, landgebruik en transport en de keuze van brandstoffen voor transport.

Wetenschappelijke achtergrond

Vorming als theoretische publieke econoom met interesse voor belastingshervorming en externe effecten. De laatste jaren doe ik als hoogleraar aan de Faculteit Economie en Bedrijfswetenschappen in Leuven onderzoek naar transport, energie en milieuvraagstukken.



Prof. dr. P. (Piet) Rietveld
Vrije Universiteit Amsterdam

Wetenschappelijke uitdagingen voor het KiM

Ik zie drie belangrijke uitdagingen. In de eerste plaats het thema *gezondheid en transport*. Door naar gezonde leefstijlen te kijken kunnen we onverwachte baten voor langzaam verkeer op het spoor komen. In de tweede plaats *energiegebruik en transport*. Wat gaat er gebeuren met transport als fossiele brandstoffen echt duur gaan worden? En tot slot de *kwaliteit van transportsystemen*. Mensen worden steeds rijker en hechten daarom steeds meer aan kwaliteit. Wat betekent dat voor transportsystemen?

Onderzoek om trots op te zijn

Ik noem twee onderzoeksterreinen. In de eerste plaats *Invloed klimaatverandering op binnenvaart*. De binnenvaart kan goed blijven vervoeren bij laag water op de Rijn, maar zal wel duurder worden voor de verlader. Daar is wat aan te doen door te investeren in waterbeheer. In de tweede plaats *Betrouwbaarheid op het spoor*. Treinreizigers laten zich bij de aanschaf van jaarkaarten aantoonbaar mede leiden door de betrouwbaarheid van de diensten.

Affiniteit met KiM-kennislijnen

Ik heb vooral affiniteit met drie van de acht kennisterreinen. Het zijn: "Bereikbaarheid". Verrijking en verbreding van het bereikbaarheidsbegrip in de richting van kwaliteit en betrouwbaarheid is zowel wetenschappelijk als maatschappelijk urgent. "Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding". Gedrag moet voorop staan: de vraagkant is leidend, zolang marktverstoringen verdisconteerd worden. En tot slot, "Belang van mobiliteit". Op dit terrein blijven veel misverstanden bestaan die bestrijding verdienen.

Positie en kern wetenschappelijk onderzoek

Hoogleraar vervoerseconomie, Vrije Universiteit. Aandacht voor ondermeer economische aspecten mobiliteitsgedrag, kosten en baten van mobiliteit, maatschappelijke kosten-baten analyse, samenhang transport en ruimtelijke ontwikkeling, klimaatverandering en transport, waardering van kwaliteit en betrouwbaarheid in transportketens, waardering ruimtelijke kwaliteit, economische aspecten van verkeersveiligheid, analyse gedrag in multimodale transportketens, fietsgedrag, telewerken en elektrische auto.

Wetenschappelijke achtergrond

Drs econometrie aan de EUR (1975). Onderzoeker ruimtelijke economie Vrije Universiteit (1975-1990). Dr. in de economie in 1980 over besliskunde en ruimtelijk beleid. Fellow van IIASA (1980-1982). *Research coordinator* rurale ontwikkeling UKSW (Indonesië; 1983-1985). Hoogleraar vervoerseconomie Vrije Universiteit (vanaf 1990). Hoofd afdeling ruimtelijke economie. Fellow van Tinbergen Instituut, NAKI, RSAI.



Prof. dr. E. (Eddy) van de Voorde
Universiteit Antwerpen

Wetenschappelijke uitdagingen voor het KiM

Ongetwijfeld wordt een transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem een centraal onderzoeksthema. De andere kennislijnen van het KiM staan daar rechtsreeks mee in verband en leveren dus input voor het centrale thema.

Onderzoek om trots op te zijn

Voor een overzicht van mijn publicaties en afgerond onderzoek verwijs ik naar de academische bibliografie: <http://anet.ua.ac.be/acadbib/ua/05953>. In 2005 werd mij in Genua een prestigieuze internationale prijs overhandigd, de "Premio Internazionale delle Comunicazioni Cristoforo Colombo", voor wetenschappelijk onderzoek op het gebied van de maritieme economie.

Affiniteit met KiM-kennislijnen

Mijn inbreng zal vooral gericht zijn op drie van de acht kennislijnen die het KiM onderscheidt: "Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid", "Marktordening en de rol van de overheid" en "Beleidsbeoordelingen en afwegingskaders". Deze kennislijnen staan het dichtst bij het onderzoek dat op het Departement Transport en Ruimtelijke Economie (TPR) en binnen het Steunpunt Goederenstromen van de Universiteit Antwerpen wordt verricht.

Positie en kern wetenschappelijk onderzoek

Mijn wetenschappelijk onderzoek concentreert zich vooral op modelvorming, kostenanalyse en industrieel-economische structuren in de sectoren haven, maritiem vervoer, luchtvervoer en logistiek.

Wetenschappelijke achtergrond

Gewoon hoogleraar aan de *Universiteit van Antwerpen*, met activiteiten op de vakgebieden Haven- en maritieme economie, Luchtvervoer, Modelvorming en Logistiek. Ik ben verantwoordelijk voor vele nationale en internationale projecten, resulterend in een uitgebreide publicatielijst. Verder ben ik gastprofessor aan verschillende universiteiten, waaronder Gent, Delft, Lissabon (Técnicos), Londen (City University) en MIT (Cambridge, Boston), lid van de redactieraad van een groot aantal internationale tijdschriften en bekleed ik managementfuncties in internationale associaties (o.a. WCTRS).



**Prof. dr. B. (Bert) van Wee
TU Delft**

Wetenschappelijke uitdagingen voor het KiM

De grootste uitdaging lijkt mij de vraag hoe we Nederland mobiel en bereikbaar houden met veel minder CO₂-uitstoot en gebruik van fossiele brandstoffen.

Onderzoek om trots op te zijn

Enkele recente onderzoeken gaan in op het belang van zelf-selectie. Voor een brede discussie over dit fenomeen: zie Van Wee, B. (2009), *Self-Selection: A Key to a Better Understanding of Location Choices, Travel Behaviour and Transport Externalities?* *Transport Reviews* 29 (3), pp. 279-292.

Affiniteit met KiM-kennislijnen

Ik heb vooral affiniteit met drie kennislijnen: "Bereikbaarheid", "Beleidsbeoordelingen en afwegingskaders" en "Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem".

Positie en kern wetenschappelijk onderzoek

Mijn leerstoel heeft betrekking op het transportbeleid. Het onderzoek richt zich vooral op lange termijn ontwikkelingen in het verkeers- en vervoersysteem en de effecten ervan op bereikbaarheid, veiligheid en milieu, evenals op de invloed van beleid op dat systeem en de effecten.

Wetenschappelijke achtergrond

Ik heb sociale geografie gestudeerd aan de *Universiteit Utrecht* en ben gepromoveerd bij de *Universiteit van Amsterdam* (economie en econometrie). In de periode 1983-1990 werkte ik bij de AGV Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer bv en aansluitend tot 2003 bij de RIVM in diverse coördinerende functies rond verkeer en vervoer. Van 1999 tot 2003 was ik bijzonder hoogleraar Verkeer, Milieu en Ruimte aan de *Universiteit Utrecht* en sinds 2003 ben ik verbonden aan de *Technische Universiteit Delft*, als hoogleraar Transportbeleid, sectieleider sectie Transport en Logistiek.