



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

KiM-programma 2025

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



Introductie

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft als doel het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) van kennis te voorzien waarmee beleid voor mobiliteit kan worden gemaakt. Het KiM maakt onderdeel uit van IenW, maar is onafhankelijk in de programmering en uitvoering van onderzoek en in de publicatie van resultaten.

Het KiM-programma geeft een overzicht van de projecten voor 2025. De directeur van het KiM, Serge van Dam, heeft het programma vastgesteld.

Leeswijzer

Aan welke lange lijnen werkt het KiM? → Hoofdstuk 2

Het KiM identificeerde vorig jaar vier lange lijnen. Dit zijn ontwikkelingsrichtingen om de gewenste transities op het terrein van mobiliteit vorm te geven, inclusief effectieve beleidsopties die daaraan bijdragen. Dit jaar zet het KiM deze lijnen voort.



1. Bereikbaarheid optimaliseren
2. Duurzame mobiliteit vormgeven
3. Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
4. Faciliteren economische ontwikkeling

Wat is het KiM en hoe werkt het instituut? → Hoofdstuk 3

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

Welke projecten gaat het KiM uitvoeren? → Hoofdstuk 4 t/m 14

In hoofdstuk 4 t/m 13 worden de projecten per IenW-directie weergegeven en toegelicht. Vervolgens komen de projecten aan de orde zonder directe vraagsteller of gericht op kennisontwikkeling (hoofdstuk 14). Het KiM onderscheidt de volgende typen projecten: **onderzoek, kennis-aan-tafel en vooronderzoek**.



Onderzoek



Kennis-aan-tafel



Vooronderzoek

Overkoepelende projectoverzichten staan in de bijlagen → Bijlage A, B en C

- Bijlage A per lange lijn
- Bijlage B per kennislijn
- Bijlage C per directie

Afkortingen IenW-directies

ISM	Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit
DuMo	Directie Duurzame Mobiliteit
OVS	Directie Openbaar Vervoer en Spoor
WV	Directie Wegen en Verkeersveiligheid en Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing
MenG en VRO	Directie Mobiliteit en Gebieden en Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
LV	Directie Luchtvaart en Programmadirectie POLS (Programma Omgeving Luchthaven Schiphol)
MZ	Directie Maritieme Zaken
ASA en FEZ	Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken
DGWB	Directoraat-generaal Water en Bodem
DGMI	Directoraat-generaal Milieu en Internationaal



Inhoud

1	Voorwoord	5
2	Lange lijnen	6
2.1	Bereikbaarheid optimaliseren	6
2.2	Duurzame mobiliteit vormgeven	7
2.3	Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid	7
2.4	Faciliteren economische ontwikkeling	8
3	Over het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)	9
3.1	Doel van het KiM	9
3.2	Kennisinbreng door het KiM	9
3.3	Proces van programmering	10
3.4	De organisatie van het KiM	11
3.5	Kennislijnen	12
3.6	Kwaliteitsborging	13
3.7	Opgaven	14
3.8	Onafhankelijkheid	14
3.9	Samenwerking	15
4	Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit	17
5	Directie Duurzame Mobiliteit	21
6	Directie Openbaar Vervoer en Spoor	26
7	Directie Wegen en Verkeersveiligheid en Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing	30
8	Directie Mobiliteit en Gebieden en Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening	34
9	Directie Luchtvaart en Programmadirectie Omgeving Luchthaven Schiphol	37
10	Directie Maritieme Zaken	40
11	Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken	45
12	Directoraat-generaal Water en Bodem	47
13	Directoraat-generaal Milieu en Internationaal	48
14	Projecten zonder directe vraagsteller of gericht op kennisontwikkeling	50
	Bijlage A: Overzicht projecten die tot een lange lijn behoren	53
	Bijlage B: Overzicht projecten naar kennislijn	56
	Bijlage C: Overzicht projecten naar IenW-directie	61
	Colofon	67

1 Voorwoord

In Nederland veilig, betaalbaar, binnen acceptabele tijd en duurzaam op een bestemming kunnen komen, dat is de opgave waar we voor staan. Of het nu via de weg, het water, het spoor of de lucht is. Tegelijkertijd staan we aan de vooravond van een flinke verbouwing van Nederland, waarin we met schaarste in ruimte, personeel en financiën kampen. In opgaven als wonen, energie, economie en eerlijke verdeling zit een belangrijke verbinding met bereikbaarheid en mobiliteit. Daarin keuzen maken vergt zicht op hoe Nederlanders zich verplaatsen en waarom, zicht op goederenstromen en verdienmodellen en zicht op duurzame energie voor mobiliteit. Daarnaast is zicht nodig op de opties die we hebben om onze doelen te behalen voor bereikbaarheid en verduurzaming en de mate waarin we daar in slagen. Zo werkt ons ministerie aan een betrouwbaar en duurzaam mobiliteitssysteem.

Omdat niet alles overal kan, en we wel verschillende doelen willen bereiken, is een goede afweging nodig. We lopen steeds vaker tegen de grenzen van ons mobiliteitssysteem aan. Bij het stimuleren van bereikbaarheid moeten we rekening houden met de schaarste aan ruimte, grondstoffen, technische arbeidskrachten en CO₂-neutrale brandstof. Om Nederland op de lange termijn bereikbaar en leefbaar te houden, hebben we kennis nodig om de verschillende opgaven aan te pakken.

Betrouwbare en actuele kennis is in de beleidsvoorbereiding zeer gewenst. Het KiM levert deze kennis voor beleid, en sluit daarbij aan bij vragen die spelen bij onze beleidsdirecties. De KiM onderzoekers houden ons scherp door ontwikkelingen te duiden en helder effecten van beleidsmaatregelen inzichtelijk te maken. Zowel door onderzoek uit te voeren als met Kennis-aan-Tafel, waarin zij kennis direct inbrengen in onze beleidsvorming. Daarbij werken ze nauw samen met andere kennisinstellingen.

“ Ons ministerie bouwt aan een betrouwbaar en duurzaam mobiliteitssysteem ”

Met dit programma voor 2025 bouwt het KiM voort op de lange lijnen die vorig jaar zijn geschetst. Het KiM blijft kennis ontwikkelen die bijdraagt aan en informeert over de gewenste transitie op het terrein van mobiliteit. Bovendien agendeert het KiM zelf onderwerpen waar beleid (nog) geen oog voor heeft. Zo zit het KiM ‘dicht op de bal’ en helpt de beleidskern met actuele inzichten, terwijl het instituut ook de strategische en internationale blik van IenW helpt te verruimen. Daarmee is de kennis die het KiM levert niet alleen voor ons van belang, maar voor heel Nederland.

We vertrouwen ook komend jaar op een goede samenwerking met de collega’s van het KiM!

Kees van der Burg
(dg DGMo)



Marion Smit
(waarnemend dg DGLM)



2 Lange lijnen →

De toekomst is uiteraard onzeker, maar dat weerhoudt het KiM er niet van juist over toekomstige ontwikkelingen na te denken. Vorig jaar identificeerde het KiM een viertal lange lijnen. Dit zijn ontwikkelingsrichtingen om de gewenste transities op het terrein van mobiliteit vorm te geven, inclusief effectieve beleidsopties die daaraan bijdragen. Dit jaar zet het KiM deze lijnen voort en scherpt ze iets aan. Bovendien zet het KiM de lange lijnen meer in een internationaal perspectief. De lange lijnen helpen het KiM om verder vooruit te kijken. Veel van de onderdelen in het KiM-programma hebben één of meer van deze lange lijnen als achtergrond.

Projecten die tot de lange lijnen behoren, zet het KiM in de etalage. De lange lijnen staan hieronder beschreven; hier en daar overlappen ze. In de hoofdstukken 4 tot en met 14 is per project aangegeven of het tot een lange lijn behoort, en zo ja, tot welke. Alle projecten die tot de lange lijnen behoren, staan op een rij in bijlage A.

2.1 Bereikbaarheid optimaliseren

Mobiliteit is geen doel op zich, het is een middel om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze notie staat centraal in de Mobiliteitsvisie 2050 van IenW. IenW verschuift de aandacht van het faciliteren van mobiliteit naar het optimaliseren van bereikbaarheid. Daarbij ontstaat een nieuwe en bredere manier van kijken naar bereikbaarheid als kernwaarde in ruimtelijke ordening, voorzieningenbeleid en mobiliteitsbeleid. Over modaliteiten en netwerken heen kunnen afwegingen worden gemaakt over nabijheid van wonen, werken en voorzieningen en de aansluiting met het mobiliteitssysteem.

De samenleving verandert, waardoor ook de behoeften en wensen voor bereikbaarheid veranderen. Goed begrijpen wat mensen in Nederland doen, willen en kunnen is essentieel om bereikbaarheid te optimaliseren. Inzichten vanuit dat perspectief blijven voor het KiM centraal staan bij het hanteerbaar maken van bereikbaarheid.

Het combineren van behoeften en ruimtelijke vraagstukken levert nieuwe beleids- en kennisvragen op. Deze kennisvragen staan binnen deze lange lijn centraal. Wat is de waarde van bereikbaarheid in vergelijking met andere doelstellingen zoals duurzaamheid en gelijkheid? Kun je concrete doelstellingen met betrekking tot bereikbaarheid formuleren, voor Nederland als geheel of voor bepaalde regio's en groepen? En hoe meet je bereikbaarheid eigenlijk? Bij deze conceptuele vernieuwingen slaat het KiM ook de brug naar de praktijk door deze inzichten toe te passen bij de evaluatie van bestaande en voorgenomen beleidsmaatregelen.



Voorbeelden van projecten in het voorliggende KiM-programma 2025 langs deze lange lijn zijn:

- Ontwikkelingen in zelfrijdend vervoer en de effecten op beleidsdoelstellingen (MB2517)
- De invloed van demografische ontwikkelingen op mobiliteit en bereikbaarheid (MB2421)
- Keuzemogelijkheden marktordening spoor (ER2408)

2.2 Duurzame mobiliteit vormgeven

Voor een duurzame maatschappij is het nodig dat mensen, de economie en de natuur gezond zijn. In Nederland is door de gestegen welvaart en beperkte ruimte de druk op duurzaamheid groot. Actuele maatschappelijke ontwikkelingen met een grote invloed op mobiliteit zijn onder andere:

- klimaatverandering, opwarming van de aarde en de gevolgen daarvan zoals de zeespiegelstijging en extreem weer;
- de energietransitie
- stikstofdepositie;
- geluidsoverlast.

Om de opwarming van de aarde zoveel mogelijk te beperken (klimaatmitigatie), staat Nederland voor de grote opgave om de uitstoot van CO₂ terug te brengen met 55% in 2030 ten opzichte van 1990. Het KiM onderzoekt voor alle modaliteiten hoe deze transitie naar duurzame energiedragers het best kan worden aangepakt, uitgaande van de nationale en Europese wetgeving en afspraken daarover. Daarbij onderzoekt het KiM ook in hoeverre bereikbaarheid duurzamer kan worden door het anders organiseren van het mobiliteitssysteem en door het stimuleren van ander gedrag. In het kader van klimaatadaptatie is het van belang onze vervoerssystemen robuust te maken voor extreme weersomstandigheden, bijvoorbeeld als gevolg van droogte, hoge temperaturen of extreme regen. Het KiM doet onderzoek en levert kennis op het gebied van de klimaatopgaven en -gevolgen voor mobiliteit.



Voorbeelden van projecten in het voorliggende KiM-programma 2025 langs deze lange lijn zijn:

- Import versus productie van duurzame energiedragers (DG2509)
- Duurzaam goederenvervoer en hubs (DG2507)
- Vervoerwijzekeuze in internationaal personenvervoer (MB2510)
- Welke instrumenten zijn er voor verduurzaming van kleine schepen? (DG2413)

2.3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid

In Nederland wonen we met steeds meer mensen op een beperkt oppervlak. Het wordt een steeds grotere uitdaging om voldoende ruimte, grondstoffen en energie te vinden om onze welvaart, inclusief de door ons gewenste activiteiten, te behouden. Door de schaarste aan ruimte, grondstoffen, energie, arbeidskrachten en ook aan financiële middelen neemt de druk op het mobiliteitssysteem toe.

Een rechtvaardige verdeling van bereikbaarheid wordt in de samenleving steeds belangrijker gevonden. Het gaat hierbij niet alleen om een eerlijke verdeling tussen groepen, maar ook tussen huidige en toekomstige generaties. Daarnaast wordt bij de hele Rijksoverheid brede welvaart als principe omarmd. Hoe concretiseren we deze begrippen voor mobiliteitsbeleid? Het KiM analyseert wat deze principes kunnen impliceren voor het mobiliteitsbeleid en voor de afweging van mobiliteitsmaatregelen. Het KiM beschouwt daarbij ook de toekomstige rol van de overheid. Wanneer is een rol van de overheid legitiem? Hoe kan de overheid marktfalen oplossen? En hoe kan de overheid zich responsief en verbindend opstellen? En natuurlijk: hoe gaan andere landen met dit soort vraagstukken om?

Het KiM heeft in de afgelopen jaren in toenemende mate aandacht besteed aan de verdeling van effecten over groepen en regio's en aan de verschillende rechtvaardigheidsprincipes. Hierbij is steeds zichtbaarder geworden dat de methoden om keuzes voor investeringen in infrastructuur te onderbouwen op dit punt nog verder moeten worden ontwikkeld.

Ook in het programma voor 2025 blijft het KiM hieraan aandacht besteden. Daarbij gaat het ook om het samenspel met regionale belangen en inzichten. Verschillen tussen gebieden en groepen mensen worden steeds belangrijker. Het KiM analyseert bijvoorbeeld de verdeling van de effecten van landelijke beleidsmaatregelen over regio's, reismotieven en inkomensgroepen. Het KiM kiest er hierbij overigens niet voor om in een onderzoek op één specifieke regio te focussen. Het KiM verbijzondert wel de regionale verschillen in het nationale beeld.



Voorbeelden van projecten in het voorliggende KiM programma 2025 langs deze lange lijn zijn:

- Het belang van mobiliteit in grensregio's (ER2506)
- Openbaar vervoer in de regio (MB2512)
- Omgaan met afnemende bereikbaarheid van voorzieningen (MB2402)
- Doelgroepen en klimaatbeleid (MB2503)

2.4 Faciliteren economische ontwikkeling

Economische ontwikkeling is een voorwaarde voor brede welvaart. Dit lijkt de laatste tijd door de toegenomen aandacht voor andere aspecten van brede welvaart binnen IenW weleens vergeten te worden. De economie omvat productie, handel en dienstverlening. Bij alle aspecten speelt mobiliteit een belangrijke rol en is zelf ook een economische sector van betekenis in Nederland. Digitalisering en automatisering leidt tot ander reisgedrag (onder andere door thuiswerken en het gebruik van navigatie-apps) en andere vervoermiddelen (bijvoorbeeld zelfrijdende auto's).

Het gaat hierbij zowel om goederen- als om personenvervoer. Bij personenvervoer gaat het om de mogelijkheid om naar het werk te reizen, boodschappen te doen en activiteiten te ondernemen. Leveringszekerheid van goederen tegen acceptabele kosten is van groot belang voor economie en consument. Tegelijkertijd staat ook het goederenvervoer gesteld voor de uitdaging om (meer) klimaatneutraal te gaan vervoeren en moet de sector zich aanpassen aan geopolitieke ontwikkelingen, reshoring van industrie en aan de toenemende grilligheid van het klimaat en daarmee gepaard gaande beperkingen in beschikbaarheid van capaciteit van infrastructuur. Een circulaire, fossielvrije economie leidt bovendien tot heel andere goederenstromen en heeft daarmee grote impact op de zeehavens en de doorvoer naar Duitsland.

Actuele maatschappelijke ontwikkelingen die horen bij dit thema zijn onder andere:

- reshoring;
- digitalisering en automatisering;
- geopolitieke ontwikkelingen.



Voorbeelden van projecten in het voorliggende KiM programma 2025 langs deze lange lijn zijn:

- Lange termijn gevolgen van droogte op vaarwegen voor economie en infrastructuurbeleid (ER2507)
- Nederland Distributieland revisited? (ER2414)
- Wat is de invloed van veranderende consumptie- en productiepatronen op (het belang van) goederenvervoer? (ER2509)
- Veerkracht in het goederenvervoer (ER2508)
- Maatschappelijke effecten van stationsontwikkeling (ER2502)

3 Over het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

3.1 Doel van het KiM

Het KiM ondersteunt mobiliteitsbeleid met kennis op basis van wetenschappelijk onderzoek. Het KiM neemt een kritische houding aan en is tevens een vertrouwde collega van beleid. Het KiM verricht zelf onderzoek en verzamelt elders ontwikkelde kennis, waarmee IenW beleid kan ontwikkelen met een stevig kennisfundament. Meer informatie over het KiM is te vinden op www.kimnet.nl.

3.2 Kennisinbreng door het KiM

Input voor verschillende beleidsfasen

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

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

Producten

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



In **onderzoeksprojecten** voert het KiM zelf onderzoek uit. Dit onderzoek resulteert in een openbare publicatie. Voor elk onderzoek maakt het KiM een projectplan. Hierin staan onder meer context, onderzoeksvragen en onderzoeksmethoden. Ook staat in het projectplan welke (reeds beschikbare of voor het onderzoeksdoel verzamelde) gegevens het KiM gebruikt.



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

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

Zodra duidelijk wordt dat een onderzoeksproject gerechtvaardigd is, rondt het KiM het vooronderzoek af. Als het KiM de voor de hand liggende partij is om het onderzoek uit te voeren, stelt het KiM dan een projectplan op, gebruikmakend van de resultaten van het vooronderzoek. Als er geen onderzoek volgt en

er dus alleen sprake is van een vooronderzoek, deelt het KiM de resultaten van het vooronderzoek met beleid en volgt er alleen in uitzonderingsgevallen een publicatie.



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

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

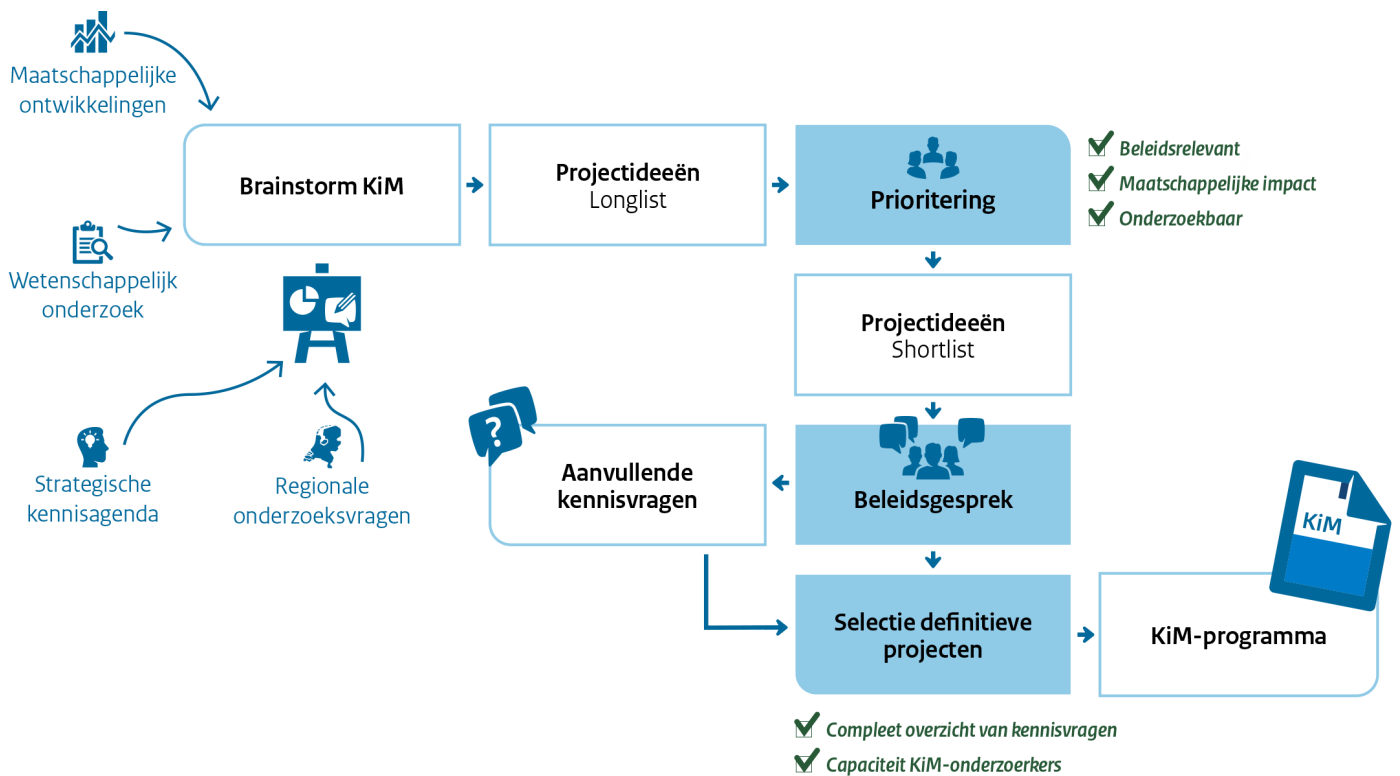
Afspraken over publicatie van onderzoeksresultaten

Alle onderzoeksprojecten leiden tot openbare publicaties. Publicatie vindt plaats binnen 28 dagen na afronding van het onderzoek. In uitzonderlijke gevallen kan het KiM van dit tijdplan afwijken. Bijvoorbeeld als de onderzoeken deel uitmaken van de voorbereidingen van een grote beleidsnota, waarbij relevante onderzoeksrapporten gelijktijdig met de nota worden gepubliceerd. Publicaties kunnen de vorm hebben van een brochure, een factsheet, een notitie, een infographic of een filmpje. Ook publiceert het KiM meestal een achtergrondrapport met onder andere een verantwoording van de gebruikte onderzoeksmethoden. Bij KaT kan het KiM kiezen voor publicatie. KiM-publicaties zijn te vinden op <https://www.kimnet.nl/publicaties>.

3.3 Proces van programmering

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

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



Figuur 3.1: Proces totstandkoming van het KiM-programma

Aan de hand van een inschatting van de beleidsrelevantie, maatschappelijke impact, onderzoekbaarheid en de benodigde onderzoekscapaciteit van alle onderzoeksideeën maakt het KiM de eindafweging die leidt tot het KiM-programma. De onderzoekscapaciteit is steeds meer een beperkende factor: het KiM wordt in toenemende mate overvraagd. In figuur 3.1 is het proces om het programma samen te stellen schematisch weergegeven.

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

3.4 De organisatie van het KiM

Het management

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

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

Kennislijnen

De kennislijnen bepalen de structuur van het werk van het KiM. Zij clusteren de diverse projecten. Hierdoor borgt het KiM de samenhang tussen de projecten en de consistentie over de jaren heen. In paragraaf 3.5 volgt een beschrijving van de kennislijnen.

Vakberaden

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

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

Projecten

Het KiM werkt aan de kennisvragen in projectteams van onderzoekers. De projecten zijn opgenomen vanaf hoofdstuk 4 van dit programma. Het programma bestaat niet alleen uit nieuwe projecten, maar ook uit projecten die al in 2024 (of eerder) gestart zijn, maar nog niet werden afgerond. Vanwege de in paragraaf 3.3 genoemde herprioritering in de loop van het jaar zal het KiM een deel van de projecten in dit programma mogelijk niet uitvoeren. Ook zullen er, net als ieder jaar, projecten zijn die starten in 2025 en die in de loop van 2026 worden afgerond.

3.5

Kennislijnen

De kennislijnen vormen de basis voor de structurering van het werk van het KiM. De kennislijnen clusteren de diverse projecten. Dit borgt de samenhang tussen de projecten en de consistentie over de jaren heen. De lange lijnen die het KiM in het programma onderscheidt (zie hoofdstuk 2), doorsnijden de kennislijnen als kruisverband. In bijlage B zijn de projecten op kennislijn gesorteerd. De inhoud van de drie kennislijnen worden hieronder verder toegelicht.

Kennislijn A: Mobiliteit en bereikbaarheid

De kennislijn Mobiliteit en bereikbaarheid richt zich op de werking van het mobiliteitssysteem. Het KiM analyseert de wisselwerking tussen modaliteiten en betreft daarbij maatschappelijke trends en innovaties. Ook de hiervoor benodigde dataverzameling en modelontwikkeling valt binnen deze kennislijn. Het KiM kijkt terug om de ontwikkelingen in mobiliteit en bereikbaarheid te verklaren aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen en ingevoerde beleidsmaatregelen. Daarnaast kijkt het KiM vooruit door verkenningen voor de middellange termijn op te stellen en door effecten op mobiliteit en bereikbaarheid van specifieke beleidsopties in te schatten.

Speciale aandacht geeft het KiM aan het begrip bereikbaarheid. Mobiliteit is immers geen doel op zich, maar een vehikel om de bereikbaarheid van bijvoorbeeld banen en voorzieningen te realiseren. Het KiM onderzoekt onder andere hoe bereikbaarheid verbeterd kan worden, hoe bereikbaarheid gemeten kan worden en welke bereikbaarheidsdoelstellingen mogelijk zijn.

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

Kennislijn B: Duurzaamheid en gebieden

Deze kennislijn richt zich op duurzaamheid en de interactie tussen ruimtelijke functies en mobiliteit. Duurzaamheid is een opgave voor heel Nederland en elke sector. Vanuit de focus mobiliteit benadert het

KiM dit thema zowel in relatie tot de klimaatgevolgen als de gezondheidseffecten ten gevolge van emissies. Duurzaamheid is bij veel onderzoeken al een facet, maar in een deel van de onderzoeken ligt hier ook echt de focus op. Wanneer dat laatste het geval is, valt het onderzoek binnen deze kennislijn.

Nederland staat voor een grote woningbouwopgave. De woningen moeten goed bereikbaar zijn. Nabijheid van voorzieningen en werklocaties en het maken van meer duurzame vervoerwijzekeuzes spelen hierbij een belangrijke rol. Het KiM ondersteunt het beleid met kennis op dit gebied.

Kennislijn C: Beleidsevaluaties en de rol van de overheid

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

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

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

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

3.6 Kwaliteitsborging

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

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

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

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

KiM-fellows

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

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

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

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

3.7 Opgaven

Naar aanleiding van het rapport van de visitatiecommissie heeft het KiM opgaven gekregen met betrekking tot onder andere de oriëntatie op de EU, kennis over AI en methodologische vernieuwing. Daarachter gloort het perspectief van een nog grotere internationale verbondenheid en maatschappelijke relevantie van het KiM. Het KiM wil deze opgaven, ondanks de taakstelling van het huidige Kabinet, geheel (of indien noodzakelijk gedeeltelijk) invullen. Het KiM is hiermee in 2024 begonnen en gaat hier in 2025 mee door.

3.8 Onafhankelijkheid

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

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

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

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

3.9 Samenwerking

Internationale oriëntatie

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

Conform de adviezen van de visitatiecommissie oriënteert het KiM zich meer op de EU. Het gaat daarbij zowel om kennis over de voor het mobiliteitsterrein relevante besluitvorming binnen de EU, als om kennis over de resultaten van Europese kennisprogramma's. Daarnaast onderhoudt het KiM rechtstreekse contacten met onderzoekers elders in de wereld. Ook bezoeken medewerkers van het KiM conferenties en symposia in binnenland en buitenland, om contacten te leggen, kennis te halen en onderzoeksresultaten te presenteren.

Samenwerking met kennisinstellingen, planbureaus, universiteiten en Rijkswaterstaat

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

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



4 Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
Vervolg vragen over de betaalbaarheid van mobiliteit	MB2507	A	KaT		OVS WV
Mobiliteits- en bereikbaarheidsarmoede	MB2107	A	KaT		OVS WV
Omgaan met afnemende bereikbaarheid van voorzieningen	MB2402	A	Vooronderzoek	1 Bereikbaar 3 Schaarste	MenG WV OVS
De invloed van demografische ontwikkelingen op mobiliteit en bereikbaarheid	MB2421	A	Onderzoek	1 Bereikbaar	
Beweging in reisgedrag van scholieren en studenten	MB2508	A	Onderzoek		OVS WV MenG
Spitsspreiden	MB2110	A	KaT	1 Bereikbaar	OVS WV MenG
Mobiliteitsvisie	MB2220	A	KaT		WV OVS MenG MZ LV DuMo
Integrale Mobiliteitsanalyse	MB2322	A	KaT		
Deelmobiliteit	MB2509	A	KaT		OVS WV MenG
Omvang en potentie van coöperatief autodelen	MB2521	A	Onderzoek		WV OVS MenG
Ophogingsmethodiek van reistijdwaardering voor prognosejaren	ER2404	C	Onderzoek		
Bekostigingsvraagstukken	ER2302	C	KaT		MenG
Afweegkaders voor innovatieve maatregelen	ER2402	C	KaT		
Follow-up brede welvaart en mobiliteit	ER2201	C	KaT		
Zicht op mobiliteitsbudgetten	ER2403	C	Vooronderzoek		



*Lange lijnen

- 1 Bereikbaarheid optimaliseren
- 2 Duurzame mobiliteit vormgeven
- 3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
- 4 Faciliteren economische ontwikkeling



Vervolg vragen over de betaalbaarheid van mobiliteit (MB2507)

In 2024 heeft het KiM een onderzoek uitgebracht over de betaalbaarheid van mobiliteit en de mogelijkheden voor IenW om de betaalbaarheid te beïnvloeden. 'Betaalbaarheid' heeft het KiM in dit onderzoek benaderd via de prijsontwikkeling van de kosten van het gebruik van verschillende vervoermiddelen, via de uitgaven van huishoudens aan mobiliteit en via (de perceptie van) betaalbaarheidsproblemen. Betaalbaarheid blijft een actueel onderwerp. In dit project levert het KiM KaT-bijdragen over betaalbaarheid, onder andere over de mogelijke inzet van het Social Climate Fund om betaalbaarheidsproblemen voor specifieke groepen te verminderen.



Mobiliteits- en bereikbaarheidsarmoede (MB2107)

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

Het KiM brengt kennis in over dit thema, onder andere op basis van onderzoek dat het KiM eerder verrichtte. In 2025 is de aandacht vooral gericht op de vraag in hoeverre mensen voorzieningen nog kunnen bereiken als gevolg van bijvoorbeeld het verdwijnen van buslijnen.



Omgaan met afnemende bereikbaarheid van voorzieningen (MB2402)

In de maatschappelijke discussie over bereikbaarheid is steeds meer aandacht voor (de perceptie van) de verminderde bereikbaarheid van voorzieningen in bepaalde gebieden. Dit is ten opzichte van vroeger of andere gebieden of omdat voorzieningen zijn verdwenen. Over dit onderwerp hebben het KiM en andere onderzoeksinstituten in de afgelopen jaren veel onderzoeken gepubliceerd, onder andere in het kader van het opstellen van de Mobiliteitsvisie 2050 van IenW. In dit project doet het KiM vooronderzoek naar de witte vlekken die er nog bestaan in het onderzoek op dit terrein en verkent het KiM in hoeverre onderzoek naar die witte vlekken aanvullende handelingsopties voor beleid zou kunnen bieden.



De invloed van demografische ontwikkelingen op mobiliteit en bereikbaarheid (MB2421)

De omvang en de samenstelling van de Nederlandse bevolking verandert. In dit onderzoek analyseert het KiM hoe deze demografische ontwikkelingen van invloed zijn op mobiliteit en bereikbaarheid. Daarbij heeft het KiM bijzondere aandacht voor die ontwikkelingen waarmee tot nog toe niet of beperkt rekening wordt gehouden in mobiliteitsprognoses. Het KiM maakt hierbij onder andere gebruik van het rapport van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen dat in 2024 is verschenen. Het KiM richt zich in eerste instantie op de effecten van de groei van het aantal eenpersoonshuishoudens. In een later stadium analyseert het KiM mogelijk ook andere demografische ontwikkelingen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn van belang voor de verdere verbetering van mobiliteitsprognoses en geven bovendien aanknopingspunten voor de ontwikkeling van beleidsinstrumenten die gericht zijn op specifieke groepen in de samenleving.



Beweging in reisgedrag van scholieren en studenten (MB2508)

De drukte in de spits is sinds corona weer duidelijk toegenomen. Die drukte is met name zichtbaar op dinsdag en donderdag en neemt naar verwachting toe door enerzijds groei van reizigers en anderzijds de beperkte capaciteit. Om die reden heeft IenW toenemende aandacht voor mogelijkheden om de spits te ontlasten. Scholieren en studenten vormen (naast forenzen) een relatief grote groep in de dagelijkse verplaatsingen tijdens de spits (vooral met het ov en op de fiets). Tegelijkertijd zien we dat de door scholieren en studenten afgelegde afstand voor onderwijsdoeleinden in totaal achterblijft bij het niveau van vóór corona. In hoeverre dit komt door meer digitale invloeden in het onderwijs, of dat andere factoren hierin een rol spelen, is niet geheel duidelijk.

In dit project onderzoekt het KiM hoe het huidige reisgedrag van scholieren en studenten eruit ziet en welke factoren daarin een rol spelen. Ook analyseert het KiM welke mogelijke beleidsaanpakpunten er zijn om scholieren en studenten te bewegen minder in de spits te reizen, waaronder prijsprikkels.



Spitsspreiden (MB2410)

lenW zet in op het spreiden van reizigers over de dag en over de week. Het KiM levert kennisbijdragen aan het beleidstraject over dit onderwerp. Het gaat hierbij onder meer om de mogelijkheden om met niet-infrastructurele maatregelen het reisgedrag te beïnvloeden. Het KiM bouwt daarbij voort op de factsheets over de effecten van niet-infrastructurele maatregelen die het KiM in 2024 heeft samengesteld. Verder zit de directeur van het KiM de voor spitsspreiden opgerichte wetenschappelijke klankbordgroep voor.



Mobiliteitsvisie (MB2220)

lenW heeft in het voorjaar van 2023 de hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin staat het denken vanuit de bereikbaarheid van belangrijke functies en maatschappelijke voorzieningen centraal, waarbij verbetering van het mobiliteitssysteem een van de oplossingen is naast ruimtelijke ordening en voorzieningenbeleid. lenW werkt nu aan de doorwerking en implementatie van de Mobiliteitsvisie. Het KiM levert allerlei kennisbijdragen daaraan, zoals:

- inhoudelijke reflecties op conceptversies van kamerstukken, het programma Mobiliteitsvisie en vervolgstappen;
- deelname aan intra- en interdepartementale klankbordgroepen;
- meedenken over vraagstukken rond de ontwikkeling van bereikbaarheidsindicatoren;
- participatie in begeleidingsgroepen van opdrachten aan externe partijen;
- beantwoording ad hoc vragen.



Integrale Mobiliteitsanalyse (MB2322)

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



Deelmobiliteit (MB2509)

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



Foto: Stefan Bakker



Omvang en potentie van coöperatief autodelen (MB2521)

Naast Business-to-Consumer (B2C) autodelen en Peer-to-Peer autodelen (P2P) bestaat er nog een derde vorm van autodelen: coöperatief autodelen. Hierbij delen buurtgenoten deelauto's in besloten kring met elkaar, bijvoorbeeld binnen een straat, dorp of wooncomplex. Er is weinig bekend over de omvang van coöperatief autodelen, en in hoeverre dit andere doelgroepen aanspreekt dan B2C of P2P autodelen. In dit onderzoek brengt het KiM de omvang van coöperatief autodelen in kaart. Verder onderzoekt het KiM de potentie voor buurtcoöperaties om het autodelen toegankelijk te maken voor mensen die geen gebruik kunnen of willen maken van andere vormen van autodelen, en de effecten hiervan op het autobezit. Ook bekijkt het KiM welke rol de overheid kan spelen om coöperatief autodelen te stimuleren.



Ophogingsmethodiek van reistijdwaardering voor prognosejaren (ER2404)

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



Bekostigingsvraagstukken (ER2302)

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



Afweegkaders voor bijdragen aan innovatieve mobiliteitsmaatregelen (ER2402)

Geregeld wordt de Rijksoverheid gevraagd om mobiliteitsinnovaties te stimuleren. Het is echter niet goed mogelijk om innovatieve maatregelen met de gebruikelijke evaluatiemethoden af te wegen, omdat er in een vroeg stadium nog niet zoveel bekend is over de maatschappelijke effecten van innovaties. Daarmee is het dus ook lastig om de effectiviteit van een Rijksbijdrage (in welke vorm dan ook) aan innovatieve mobiliteitsmaatregelen af te wegen. Het KiM schrijft een notitie over de monitoring en evaluatie van mobiliteitsinnovaties en -transities om invulling te geven aan vragen over maatschappelijke impact of effectiviteit.



Follow-up brede welvaart en mobiliteit (ER2201)

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



Zicht op mobiliteitsbudgetten (ER2403)

Het KiM heeft eerder als eenmalige actie de financiële middelen voor mobiliteit van alle overheden op een rij gezet, voor zover dat mogelijk was. Vanwege ontschotting bij gemeentes en provincies is het lastig te herleiden of en hoe budgetten aan mobiliteit of voor andere doeleinden worden besteed. Dit roept vragen op over de manier waarop meer zicht kan worden verkregen op de uitgaven van overheden aan mobiliteit. In 2024 bracht het KiM in kaart of en hoe de omvang van fietsinvesteringen kan worden bepaald. In een vooronderzoek zet het KiM in 2025 op een rij in hoeverre er nu zicht is op bestedingen van overheden aan mobiliteit en hoe (en door wie) indien nodig verder zicht op de bestedingen kan worden verkregen.

5 Directie Duurzame Mobiliteit

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
Vergroening van reisgedrag	MB2305	A	KaT		
Vergroening recreatieve reizen	MB2307	A	Onderzoek	2 Duurzaam	OVS WV LV
Gezondheidseffecten van fietsen	DG2107	A	KaT		
E-fiets gebruik van kinderen	MB2502	A	Vooronderzoek		WV
Atlas van de fiets	MB2504	A	Vooronderzoek		
Ketenmobiliteit en de rol van de voetganger daarin	MB2505	A	Vooronderzoek		OVS
Doelgroepen en klimaatbeleid	MB2503	A	Onderzoek	3 Schaarste	
Effectiviteit van fietsinfrastructuur	MB2407	A	KaT		
Fietsintensiteiten op regionale verbindingen	MB2408	A	KaT		ISM
Kennisinbreng actieve vervoerwijzen	MG1603	A	KaT		
Fietsstimulering bij werkgevers	MB2404	A	Vooronderzoek		
De invloed van de e-fiets op het fietslandschap	MB2506	A	KaT		
Welk beleid zou behulpzaam kunnen zijn om een eventueel toekomstig tekort aan CO ₂ -neutrale energie te voorkomen?	DG2206	B	Onderzoek	2 Duurzaam 3 Schaarste	LV MZ WV
Coping strategieën bij te weinig grondstoffen voor biodiesel	DG2404	B	Onderzoek		
Transitiekarten duurzame mobiliteit	DG2221	B	KaT		
Energiemix en prijsontwikkeling hernieuwbare brandstoffen voor het wegvervoer	DG2423	B	KaT	2 Duurzaam	
Import versus productie van duurzame energiedragers	DG2509	B	Onderzoek	2 Duurzaam	MZ
Belangrijke ontwikkelingen voor het halen van de klimaatdoelen voor de mobiliteit	DG2510	B	KaT	2 Duurzaam	
Wat is de impact van niche voertuigen op de CO ₂ -opgave?	DG2511	B	Vooronderzoek		
Duurzaam goederenvervoer en hubs	DG2507	B	Onderzoek	2 Duurzaam 4 Economisch	
Wetenschappelijke bijdrage Nationaal Burgerberaad Klimaat	DG2410	B	KaT		
Hervorming autobelastingen (Balansonderzoek)	ER2505	C	KaT		WV



*Lange lijnen

1 Bereikbaarheid optimaliseren

2 Duurzame mobiliteit vormgeven

3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid

4 Faciliteren economische ontwikkeling



Vergroening van reisgedrag (MB2305)

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



Vergroening recreatieve reizen (MB2307)

Met recreatieve reizen hangt een aanzienlijk deel van de CO₂-uitstoot van mobiliteit samen. Het KiM doet in dit project onderzoek naar de mogelijkheden om de CO₂-uitstoot van recreatieve reizen te verminderen. Het KiM besteedt hierbij aandacht aan vakantie-reizen, verplaatsingen van en naar daguitstapjes (zoals een bezoek aan een pretpark, een festival, een sportwedstrijd of een museum) en regelmatige recreatieve activiteiten (zoals wekelijks sporten en recreatief winkelen). Zowel het reizigersperspectief als het perspectief van verschillende andere stakeholders krijgen aandacht.



Gezondheidseffecten van fietsen (DG2107)

IenW zet samen met andere partijen in op het stimuleren van de gezondheidseffecten van fietsen. Om dat te doen is meer inzicht nodig in de relatie tussen fietsen en gezondheid in het algemeen en de opbrengsten van fietsen voor werkgevers in het bijzonder. Het stimuleren van fietsen naar het werk door werknemers kan namelijk een effect hebben op ziekteverzuim, productiviteit en vitaliteit. Het RIVM onderzoekt de gezondheidseffecten van fietsen en de meerwaarde van fietsen voor de werkgever. Het KiM levert input in de vorm van bij het KiM aanwezige kennis en neemt deel aan de begeleidingscommissie van dit onderzoek.



E-fiets gebruik van kinderen (MB2502)

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



Atlas van de fiets (MB2504)

In 2024 heeft het KiM een digitale atlas van de auto uitgebracht. In dit vooronderzoek bekijkt het KiM of het mogelijk is ook voor de fiets een atlas uit te brengen. Daarin zou niet alleen het bezit van fietsen (inclusief e-fietsen) kunnen worden gepresenteerd, maar ook het gebruik van de fiets (netwerken, cruciale schakels en intensiteiten). Voorwaarde voor het maken van een atlas van de fiets is de beschikbaarheid van data. Voor fietsen is immers, anders dan bij de auto, niet bekend wie de eigenaar is, waar diegene woont en wat het jaarkilometrage is.



Foto: Floor Verheij



Ketenmobiliteit en de rol van de voetganger daarin (MB2505)

In 2024 heeft het KiM een onderzoek uitgebracht naar de mogelijkheden om de modal shift van auto naar de combinatie fiets-ov te bevorderen. Bij verschillende beleidsdirecties van IenW leeft de vraag of ook de combinatie lopen-ov kan worden gestimuleerd om een bijdrage leveren aan het verminderen van de negatieve effecten van autogebruik. Is de loopafstand tot (of vanaf) een halte of een station bijvoorbeeld een knelpunt om het ov te gebruiken? In dit vooronderzoek verkent het KiM of een dergelijk onderzoek haalbaar is.



Doelgroepen en klimaatbeleid (MB2503)

Bij IenW bestaat behoefte aan inzicht bij wie de baten en lasten van klimaatbeleid voor mobiliteit terecht komen. Achtergrond van deze behoefte is tweeledig. Ten eerste wil IenW verkennen welke groepen achterblijven qua duurzaam mobiliteitsgedrag en wat deze groepen nodig hebben om duurzamer mobiel te worden. Ten tweede wil IenW meer zicht hebben op de effecten van doelgroepspecifiek klimaatbeleid.



Het KiM zal in dit project allereerst verkennen welke doelgroepen zinvol kunnen worden onderscheiden. Mogelijk helpt hierbij het opstellen van een set zogenaamde 'persona's', bijvoorbeeld op basis van het MPN. Onderdeel van het project kan het opstellen van een tijdlijn zijn, die inzicht geeft welke doelgroep het beste wanneer benaderd kan worden. Dit is uiteraard afhankelijk van het type maatregel.



Effectiviteit van fietsinfrastructuur (MB2407)

De directie DuMo wil onderzoek laten uitvoeren naar de effectiviteit van aanleg en aanpassing van fietsinfrastructuur. Het gaat daarbij onder andere om het via fietsinfrastructuur bevorderen van de overstap van auto naar fiets. Het KiM zal hierover kennis inbrengen, onder andere via eerder verrichte literatuuranalyses en het aangeven welke methoden in een dergelijk onderzoek bruikbaar zijn.



Fietsintensiteiten op regionale verbindingen (MB2408)

De directie DuMo heeft op dit moment beperkt inzicht in de fietsintensiteiten op regionale verbindingen. Inzicht is onder andere van belang voor de nieuwe IMA. Het KiM zal meedenken hoe dit inzicht vergroot kan worden en onderzoek hiernaar, in opdracht van RWS/WVL, mede begeleiden.



Kennisinbreng actieve vervoerswijzen (MG1603)

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



Fietsstimulering bij werkgevers (MB2404)

Het ministerie heeft de ambitie om in samenwerking met werkgevers het reisgedrag van werknemers verder te verduurzamen. In 2018 is een rapportage gemaakt van bestaande initiatieven gericht op werkgevers om mobiliteit van werknemers te verduurzamen met een focus op fietsstimulering. Er is behoefte aan een update: zijn er in de tussentijd nieuwe initiatieven bijgekomen, zijn ze effectief en zijn er eventueel nog onbekende feiten? Het KiM zal verkennen in hoeverre een update haalbaar is.



De invloed van de e-fiets op het fietslandschap (MB2506)

De directie DuMo zal begin 2025 een onderzoek uitzetten naar de invloed van de e-fiets op het fietslandschap. Het KiM zal het onderzoek mede begeleiden of een review doen op het conceptrapport.



Welk beleid zou behulpzaam kunnen zijn om een eventueel toekomstig tekort aan CO₂-neutrale energie te voorkomen? (DG2206)



Als we ons huidige niveau van mobiliteit willen behouden of laten groeien, én de energie die daarvoor nodig is CO₂-neutraal moet zijn, gaat dit veel geld, ruimte en (primaire) energie kosten. Dit blijkt uit het onderzoek 'Energieketens voor CO₂-neutrale mobiliteit' (KiM, 2022). Het gebruik van CO₂-neutrale energie voor mobiliteit wordt beïnvloed door marktwerking en ingezet beleid. Vanwege de onzekerheid van effecten van de duurzame energie transitie op het mobiliteitssysteem onderzoekt het KiM of er aanvullend op marktwerking en bestaand beleid andersoortige beleidsmaatregelen mogelijk zijn. Deze zouden de benodigde investeringen in productie-, import- en netwerkcapaciteit kunnen beperken. Deze beleidsopties kunnen zich richten op energiebesparing via het vermijden (Avoid) van mobiliteit of het verschuiven naar energiezuiniger modaliteiten (Shift). Het KiM analyseert de voor- en nadelen van deze beleidsopties.



Coping strategieën bij te weinig grondstoffen voor biodiesel (DG2404)

De nieuwe Renewable Energy Directive (RED-III) van de Europese Commissie verplicht brandstofleveranciers om een groter aandeel biobrandstoffen in te zetten in het wegvervoer in Nederland. De verwachting is dat richting 2030 de vraag naar (en de prijs van) vooral biodiesel in de vorm van hydrotreated vegetable oil (HVO) drastisch zal toenemen. Een strategie om de prijsstijging te voorkomen is de afhankelijkheid van biobrandstoffen op basis van dierlijke vetten te verkleinen. Dit kan door bijvoorbeeld andere energiedragers te zoeken, zoals waterstof, DME of bio-methanol of elektriciteit. Hiervoor zijn echter wel voldoende aangepaste of andere typen (verbrandings)motoren nodig. Een andere strategie kan zijn om de ontwikkeling van biodiesel te stimuleren op basis van andere grondstofbronnen, zoals hout- en landbouwresiduen.

Het KiM onderzoekt wat op redelijke termijn schaalbare alternatieven voor HVO zijn. Daarnaast analyseert het KiM wat er technisch nodig is om de alternatieven in hoge percentages toe te voegen aan de brandstof voor het wegtransport, en welke barrières er zijn op het gebied van regelgeving. Tenslotte schetst het KiM handelingsperspectieven voor de overheid.



Transitiekaarten duurzame mobiliteit (DG2221)

Het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE) is in 2024 tot stand gekomen. Het KiM heeft bijgedragen aan de door RVO ontwikkelde transitiekaarten voor duurzame mobiliteit voor het NPE. De verwachting is dat dit onderwerp ook in 2025 relevant is. Het KiM levert kennisbijdragen omtrent het NPE.



Energiemix en prijsontwikkeling hernieuwbare brandstoffen voor mobiliteit (DG2423)



IenW wil meer inzicht krijgen op de kosten- en prijsontwikkeling van hernieuwbare brandstoffen en de daarbij behorende CO₂ effecten. IenW laat daarom een onderzoek uitvoeren naar de mogelijke energie- en grondstoffenmix en prijsontwikkelingen aan de pomp voor de periode 2026-2030. Het gaat om hernieuwbare brandstoffen voor zowel wegverkeer, binnenvaart, zeevaart als luchtvaart. KiM neemt deel aan de begeleidingscommissie en brengt bestaande kennis in.



Import versus productie van duurzame energiedragers (DG2509)



Import versus de productie van duurzame energiedragers is een actueel thema in Nederlands en op Europees niveau. Moeten we de duurzame energiedragers zelf gaan produceren, of gaan importeren. Voor het produceren en distribueren van de duurzame energiedragers is veel ruimte nodig. In deze studie onderzoekt het KiM leveringszekerheid: hoe zorg je ervoor dat het aanbod van hernieuwbare brandstoffen in Nederland beschikbaar is? Is het voor Nederland beter om laagwaardige grondstoffen te importeren en te raffineren of is het beter om zelf energiedragers te importeren? Tot de aspecten die het KiM in beschouwing neemt behoren het klimaat, duurzaamheid, de financiële effecten en de strategische onafhankelijkheid. Deze wordt mede bepaald door of en hoe strategische voorraden aangelegd kunnen worden voor de duurzame energiedragers, zoals elektriciteit voor het wegvervoer.



Belangrijke ontwikkelingen voor het halen van de klimaatdoelen voor de mobiliteit (DG2510)



Discussies over de haalbaarheid van de klimaatdoelen voor mobiliteit gaan vaak over de korte termijn, maar er is bij de beleidsdirecties van IenW behoefte aan meer focus op de lange termijn, richting 2050. Gaat Nederland de doelstellingen halen, en wat is er nog nodig aan kennis om nu eventueel extra beleid in gang te zetten om de doelstellingen te halen? Het KiM levert KaT bij een interne sessie bij de directie DuMo, en ondersteunt de dialoog over de richting waarin gezocht moet worden.



Wat is de impact van niche-voertuigen op de CO₂ opgave? (DG2511)

Er zijn diverse typen voertuigen die niet onder het beleidsdomein van IenW vallen, maar die wel mee tellen voor de CO₂-reductie opgave van mobiliteit. Dit zijn zogeheten niche-voertuigen: landbouwvoertuigen, militaire voertuigen, bouwvoertuigen, etc. Deze voertuigen zijn cruciaal voor de economie en veroorzaken een mogelijk significante uitstoot. Kennis over deze voertuigen, als deze er al is, is versnipperd. In dit vooronderzoek verkent het KiM de omvang van dit voertuigpark en of er nog groepen voertuigen zijn waar nieuw beleid vanuit IenW een toegevoegde waarde zou kunnen hebben.



Duurzaam goederenvervoer en hubs (DG2507)



IenW wil een visie ontwikkelen over hoe hubs met een gezond bedrijfsmodel de duurzaamheid van goederenvervoer kunnen bevorderen. Het KiM doet een literatuurstudie naar voorbeelden van hubs voor het goederenvervoer en hun impact op de duurzaamheid. Welke ontwikkelingen zijn er in Nederland en daarbuiten, en wat valt daarvan te leren?



Wetenschappelijke bijdrage Nationaal Burgerberaad Klimaat (DG2410)

Op verzoek van de directie DuMo neemt het KiM zitting in de wetenschappelijke werkgroep van het Nationaal Burgerberaad Klimaat. Het Overleg Fysieke Leefomgeving (OFL) organiseert het beraad. Hierin denken 175 burgers na over de vraag 'hoe kunnen we in Nederland eten, spullen gebruiken en reizen op een manier die beter is voor het klimaat?'. Het KiM brengt bestaande kennis in en geeft feedback op de conceptadviezen van het burgerberaad.



Hervorming autobelastingen (ER2505)

In het regeerprogramma is afgesproken dat het kabinet in het eerste kwartaal van 2025 een plan voor de hervorming van de autobelastingen presenteert. De ministeries van Financiën en IenW hebben samen het zogenoemde 'balansproject autobelastingen' gestart. Hierbij wordt gezocht naar balans tussen vier toetsstenen: belastingopbrengsten, CO₂-reductie, bereikbaarheid en betaalbaarheid. Het KiM neemt deel aan de wetenschappelijke klankbordgroep van een doorrekening van pakketten van maatregelen en identificeert daarbij potentiële aanvullende kennisvragen.



Foto: Toon Zijlstra

6 Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
Bus Rapid Transit	MB2113	A	Onderzoek		WV
Openbaar vervoer in de regio	MB2512	A	Onderzoek	1 Bereikbaar 3 Schaarste	ISM
Effect van overstappen op de reizigersvraag	MB2513	A	Vooronderzoek		
Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT		LV
Kosten auto versus kosten openbaar vervoer	MB2214	A	KaT		WV
Ontwikkeling brede ov-monitor en monitoring en evaluatie extra financiële middelen voor regionaal ov	MB2409	A	KaT		
Innovatie-agenda openbaar vervoer en spoor	MB2413	A	KaT		
Monitoring Toekomstbeeld ov	BR1420	A	KaT		
Stadsregionaal ov	MB2514	A	KaT	1 Bereikbaar	
Vervolgonderzoek landelijk kortingsproduct ov	MB2515	A	KaT		
Keuzemogelijkheden marktordening spoor	ER2408	C	Onderzoek	1 Bereikbaar	
Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet	ER2229	C	KaT		
Beleidsvaluatie beschikbaarheidsvergoeding ov	ER2306	C	KaT		
Toekomstvisie spoorgoederenvervoer	ER2307	C	KaT		
Bedrijfseconomisch rendement van de spoorgoederenvervoersector	ER2501	C	KaT		
Maatschappelijke effecten van stationsontwikkeling	ER2502	C	Onderzoek		MenG
Periodieke rapportage artikel 13 spoor	ER2503	C	KaT		



*Lange lijnen

- 1 Bereikbaarheid optimaliseren
- 2 Duurzame mobiliteit vormgeven
- 3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
- 4 Faciliteren economische ontwikkeling



Bus Rapid Transit (MB2113)

In 2020 publiceerde het KiM een rapport over Bus Rapid Transit (BRT), een bussysteem waarbij bussen met hoge frequenties en snelheid rijden en dat betrouwbare reistijden combineert met een grote vervoerscapaciteit. In dit vervolgproject geeft het KiM een actueel overzicht van de ervaringen met BRT in Nederland en het buitenland, met waar mogelijk specifiek aandacht voor de kwantitatieve effecten van BRT (gebruik en substitutie met andere vervoerwijzen). Daarnaast is het doel de voor- en nadelen van het gebruik door BRT van doelgroepstroken op het HWN te inventariseren en de mogelijkheden in beeld te brengen om met mobiliteitshubs het functioneren van BRT te versterken.



Openbaar vervoer in de regio (MB2512)

Een belangrijke uitdaging voor IenW en regionale overheden in de komende jaren is het op peil houden van de vervoersmogelijkheden in de regio, in het bijzonder voor diegenen die niet beschikken over privé-vervoermiddelen. Het bedienen van alle kernen met ov is niet houdbaar gebleken. Dus zullen mogelijke nieuwe concepten (waaronder vraagafhankelijk ov) nodig zijn. Het KiM verkent in dit project hoe mensen nu in hun verplaatsingsbehoefte voorzien, en welke mogelijkheden er zijn om de vervoersmogelijkheden, en daarmee de bereikbaarheid van voorzieningen, op peil te houden. Het KiM bouwt hierbij voort op de resultaten van het onderzoek naar vraagafhankelijk ov (MB2211).



Effect van overstappen op de reizigersvraag (MB2513)

Overstappen is vaak een noodzakelijk element van reizen met openbaar vervoer. Over het effect van overstappen op de reizigersvraag bestaan verschillende beelden: is overstappen echt een belemmering om te kiezen voor het ov, of is dit (onder andere door goede overstapmogelijkheden) een minder belangrijke factor bij deze keuze. Het KiM zal in dit project verkennen of de beschikbare literatuur (bijvoorbeeld over de zogenaamde 'overstapweerstand') voldoende is om deze vraag te beantwoorden, of dat nieuw onderzoek nodig is. Het KiM zal hierbij ook gebruik maken van de opzet en uitkomsten van het onderzoek 'Non-stop vliegen' dat het KiM in 2024 heeft uitgebracht. Daarin heeft het KiM onder andere onderzocht hoe belangrijk de beschikbaarheid van een directe vlucht is voor luchtvaartreizigers.



Internationaal personenvervoer (MB2210)

IenW werkt aan een strategie voor het internationaal personenvervoer per spoor. Gegeven de schaarse financiële middelen is het daarin van belang om afwegingen te maken tussen de aanleg en uitbreiding van infrastructuur en andere maatregelen. Bijvoorbeeld de verbetering van de aansluiting van dienstregelingen, het verbeteren van betrouwbare overstapmogelijkheden en het vergemakkelijken van het kopen van internationale tickets. Het mogelijk maken en vervolgens stimuleren van de substitutie van luchtvaartreizen door treinreizen is hierbij een belangrijk doel. Ook kort grensoverschrijdend vervoer valt binnen deze scope. Kort grensoverschrijdend vervoer en langeafstand vervoer kunnen elkaar versterken via de strategie om vijf wat grotere vlak over de grens gelegen buitenlandse stations beter bereikbaar te maken vanuit Nederland.

Het KiM zal kennis inbrengen bij de vormgeving van deze strategie. Het KiM baseert zich hierbij onder andere op de in 2023 door het KiM uitgebrachte studie over de substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor in 2030 en 2040. Onderdeel van deze KiM-activiteit is het leveren van een kennisbijdrage bij de komende evaluatie van de Nightjet.



Kosten auto versus kosten openbaar vervoer (MB2214)

De variabele kosten van een reis zijn een belangrijke factor voor reizigers bij hun keuze tussen ov en auto. Maar de kosten van het ov voor de gebruiker zijn bij de overheid minder goed in beeld sinds de afschaffing van de strippenkaart en de steeds grotere tariefdifferentiatie in het ov. Autobezitters zelf hebben ook niet altijd scherp in beeld wat het gebruik van een auto eigenlijk kost. Het KiM werkt samen met CBS en DOVA om de ontwikkeling van deze kosten voor de gebruiker beter inzichtelijk te maken. Het KiM overlegt ook met RWS/ WVL over hoe de kostenontwikkeling ov en auto in het groeimodel van het LMS wordt opgenomen.



Foto: Quan van der Knokke



Ontwikkeling brede ov-monitor en monitoring en evaluatie extra financiële middelen voor regionaal ov (MB2409)

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

Verder zijn vanaf 2024 extra financiële middelen voor het regionaal ov beschikbaar. Deze worden deels ingezet om tariefstijging te mitigeren en deels om het aanbod van ov te verbeteren. In 2025 wil de directie OVS inzicht in de effecten hiervan. Het KiM zal bijdragen aan de interpretatie van door een consultant gepresenteerde effecten.



Innovatie-agenda openbaar vervoer en spoor (MB2413)

Het KiM zal via KaT een bijdrage leveren aan de innovatie-agenda van de directie OVS.



Monitoring Toekomstbeeld ov (BR1420)

Het KiM levert KaT bij de monitoring van de in het Toekomstbeeld ov geschetste doelstellingen.



Stadsregionaal ov (MB2514)



In het essay 'Keuzen voor het spoor' heeft het KiM in 2024 de vraag opgeworpen voor welke combinatie van functies het spoor in de toekomst het beste gebruikt kan worden. Een van de opties is om het stadsregionaal vervoer (verder) te ontwikkelen, gebruik makend van de bestaande infrastructuur (al dan niet omgebouwd). De directie OVS wil de mogelijkheden verkennen om op deze manier zoveel mogelijk rendement te halen uit de huidige capaciteit. Het KiM zal KaT leveren in dit traject.



Vervolgonderzoek landelijk kortingsproduct ov (MB2515)

Samen met andere deelnemers aan het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) verkent de directie OVS wat de mogelijkheden zijn voor korting op de tarieven in het ov, al dan niet voor bepaalde doelgroepen. Het KiM levert KaT bij deze verkenning.



Keuzemogelijkheden marktordening spoor (ER2408)



Het KiM schrijft een overzichtsrapport waarin de kennis omtrent marktordening op het spoor (en breder van het ov) wordt gebundeld, inclusief scenario's met de voor- en nadelen van verschillende keuzes. Dit tegen de achtergrond van de verwevenheid van en de capaciteitsbeperkingen in het spoorstelsel. Het KiM doet dit ter ondersteuning van IenW bij de keuzes die de komende jaren nodig zijn voor de gunning van de volgende HRN-concessie die gaat gelden vanaf 2034. Het KiM voert een (internationale) literatuuranalyse uit, aangevuld met kennis van de ACM en universitaire experts.



Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet (ER2229)

Voor de concessieperiode vanaf 2025 tot en met 2033 is het vervoer op het Hoofdrailnet onderhands gegund aan NS op basis van een overgangsbepaling. De toekomstige marktordening op het Hoofdrailnet vanaf 2034 is nog onbekend en vraagt de komende jaren veel voorbereiding, onder andere door het uitvoeren van onderzoek gericht op het maken van toekomstscenario's en een marktanalyse. Het KiM levert, naast een overzichtsrapport met vormgevingsopties (ER2408), inhoudelijke expertise in een klankbordgroep.



Beleidsvaluatie beschikbaarheidsvergoeding ov (ER2306)

In 2025 wordt de beschikbaarheidsvergoeding ov geëvalueerd. Deze vergoeding werd tijdens de coronaperiode uitgekeerd aan ov-bedrijven om de afgesproken dienstregeling te blijven uitvoeren, ondanks de drastisch afgenomen reizigersaantallen. Het KiM neemt deel aan de begeleidingsgroep van de evaluatiestudie.



Toekomstvisie spoorgoederenvervoer (ER2307)

In de toekomstvisie spoorgoederenvervoer van IenW worden de (on)mogelijkheden overwogen om het goederenvervoer per spoor nationaal en internationaal te bevorderen, in het licht van bredere nationale en Europese beleidsdoelstellingen. Het KiM is beschikbaar om te klankborden over vraagstukken die relateren aan de rol van de overheid en de belangen van burgers, en aan het eerder door het KiM uitgevoerde onderzoek naar maatschappelijke effecten van spoorgoederenvervoer.



Bedrijfseconomisch rendement van de spoorgoederenvervoersector (ER2501)

In de context van de toekomstbeeld spoorgoederenvervoer heeft het KiM een analyse van het maatschappelijk belang van het goederenvervoer per spoor opgesteld. Zoals het KiM heeft laten zien in deze studie, is de markt van het spoorgoederenvervoer bedrijfseconomisch gezien in onbalans. Dit betekent een risico voor de toekomstige capaciteit van het spoorgoederenvervoer. Maatregelen om het spoorgoederenvervoer te bevorderen, beïnvloeden uiteindelijk de kosten van het spoorgoederenvervoer. De kosten zijn op hun beurt mogelijk van invloed zijn op de prijzen en de volumes. In deze KaT stellen wij een onderzoeksvoorstel op waarmee een externe consultant het beeld van het bedrijfseconomisch rendement kan verduidelijken op basis van bijvoorbeeld jaarverslagen en andere accountancy gegevens.



Maatschappelijke effecten van stationsontwikkeling (ER2502)

Bij het aantrekkelijker maken van de trein denken we meestal aan snellere verbindingen, minder overstappen en comfortabeler treinen. Maar gedurende een reis van A naar B met de trein spenderen mensen een deel van hun tijd niet in de trein, maar op het perron. Ook de tijd doorgebracht op een stationslocatie kan veraangenaamd worden. Maar de effecten daarvan op het gebruik van de trein zijn niet zo duidelijk: hoe helpen investeringen in de kwaliteit van stations en haltes om de trein aantrekkelijker te maken?

Aanpalend daaraan is een groot station ook in potentie een magneet voor economische activiteit. Een aantrekkelijk station en stationsomgeving heeft ook ruimtelijke voordelen voor woningbouw en voorzieningen en leidt ook weer tot meer potentiële reizigers. De vraag is wat en hoe groot maatschappelijke effecten van stationsontwikkeling zijn. Een beperkt aantal onderzoeken op deelgebieden is beschikbaar. KiM maakt een literatuuroverzicht van beschikbare kennis en benoemt de witte vlekken.



Foto: Floor Verheij



Periodieke rapportage artikel 13 Spoor (ER2503)

Ieder beleidsartikel wordt eens in de circa zes jaar doorgelicht en geëvalueerd op het punt van de effectiviteit en efficiency van de voorgenomen beleidsmaatregelen. In 2025 start een Periodieke Rapportage van artikel 13 Spoor. Het KiM neemt deel aan de begeleidingscommissie.

7 Directie Wegen en Verkeersveiligheid en Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
De impact van het massale gebruik van digitale reisinformatie op routekeuze en bereikbaarheid	MB2516	A	Vooronderzoek	1 Bereikbaar 4 Economie	OVS
Ontwikkelingen in zelfrijdend vervoer en de effecten op beleidsdoelstellingen	MB2517	A	Onderzoek	1 Bereikbaar	ISM
Vervolg Atlas van de auto	MB2518	A	KaT en Vooronderzoek		ISM
Mobiliteitshubs	MB2415	A	KaT		OVS
Monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	A	KaT		
Toekomstvisie automobilititeit	MB2015	A	KaT		
EU gedelegeerde verordening Multimodale Verkeersinformatiediensten (MMTIS)	MB2519	A	KaT		
Electric Road Systems	DG2309	B	KaT		
Financiële prikkels vervoerwijzen personenmobiliteit	ER2406	C	Onderzoek	3 Schaarste	
Basiskwaliteitsniveau netwerken	ER2310	C	KaT		MZ OVS
Evaluatie programma Vrachtwagenheffing	ER2311	C	KaT		
Evaluatie tachograafvrijstelling elektrische bedrijfsvoertuigen	ER2504	C	KaT		



*Lange lijnen

- 1 Bereikbaarheid optimaliseren
- 2 Duurzame mobiliteit vormgeven
- 3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
- 4 Faciliteren economische ontwikkeling



De impact van het massale gebruik van digitale reisinformatie op routekeuze en bereikbaarheid (MB2516)



Het gebruik van digitale reisinformatie (in-car en via apps) is in de afgelopen jaren flink toegenomen. Realtime verkeersinformatie in de auto biedt uitgebreide mogelijkheden om de routekeuze en daarmee de verkeersstromen te beïnvloeden, in het bijzonder in het geval van werkzaamheden of incidenten. In het ov bieden apps mogelijkheden om de te maken reis vooraf te optimaliseren en tijdens de reis in te

spelen op vertragingen en andere onverwachte gebeurtenissen. Realtime verkeersinformatie leidt echter soms ook tot averechtse effecten, zoals grote verkeersstromen door binnensteden, die daar niet op berekend zijn.

In een onderzoek over digitale reisinformatie heeft het KiM in 2023 het gebruik en de gepercipieerde effecten van digitale reisinformatie onderzocht. Bovendien heeft Rover in 2023 onderzoek gedaan naar een groot aantal reisplanners voor het ov. In dit vooronderzoek verkent het KiM de haalbaarheid van een onderzoek naar de effecten van digitale reisinformatie op de routekeuze, en daarmee op de bereikbaarheid. Een mogelijke aanpak is de data met betrekking tot een bepaalde casus te bestuderen en daarbij ook reizigers te bevragen of het gebruik van digitale reisinformatie ook terug te zien is in gemeten verkeer en reizigersstromen en wat daar positieve en negatieve effecten zijn.



Ontwikkelingen in zelfrijdend vervoer en de effecten op beleidsdoelstellingen (MB2517)



In dit project onderzoekt het KiM de huidige en verwachte ontwikkelingen rond (geheel of gedeeltelijk) geautomatiseerde voertuigen en de effecten daarvan op de beleidsdoelstellingen van IenW. Wat betreft de ontwikkelingen verkent het KiM zowel waar we nu staan (in Nederland en in andere landen) als welke verwachtingen er zijn voor de ontwikkelingen in de komende decennia. Diverse stadia van automatisering kunnen gevolgen hebben voor het reis- en weggedrag en de gevolgen daarvan voor doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Het KiM brengt deze mogelijke gevolgen in kaart. Verder analyseert het KiM de rol van diverse bij automatisering betrokken partijen. Wegbeheerders, autofabrikanten en verschillende overheidslagen hebben hierbij een rol en beschikken over verschillende instrumenten om de ontwikkelingen te beïnvloeden en de effecten op beleidsdoelstellingen te stimuleren dan wel te beperken.

Het KiM bouwt in dit onderzoek voort op eerdere publicaties uit 2015 en 2017 ('Chauffeur aan het stuur?' respectievelijk 'Paden naar een zelfrijdende toekomst'). Waar mogelijk maakt het KiM in deze nieuwe studie onderscheid tussen verschillende gebruiksvormen (zoals robottaxi, snelweg autopilot, shuttles en hub-to-hub goederenvervoer).



Vervolg Atlas van de auto (MB2518)



In 2024 heeft het KiM de digitale Atlas van de auto uitgebracht. Het gebruik van deze atlas roept bij de beleidsdirecties van IenW vragen op, bijvoorbeeld over het handelingsperspectief van de overheid rond de verschillen in de rol van de auto in verschillende gebieden en over de kansrijkheid van de deelauto in verschillende gebieden. Het KiM zal in de vorm van KaT meedenken over de antwoorden op deze vragen. Verder zal het KiM in 2025 verkennen in hoeverre een verdieping van de Atlas mogelijk is. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het inzoomen op bepaalde doelgroepen en typen auto's. Het KiM zou een dergelijke verdieping gecombineerd met een update van de Atlas in 2026 ter hand kunnen nemen.





Mobiliteitshubs (MB2415)

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



Monitor op het gebied van smart mobility (MB2115)

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



Toekomstvisie automobilititeit (MB2015)

In 2023 heeft IenW een ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobilititeit gepubliceerd. In 2024 heeft IenW de voortgang hiervan gerapporteerd aan de Tweede Kamer. In het verlengde hiervan presenteert IenW de in het Regeerprogramma aangekondigde 'Actieagenda Auto'. Het KiM brengt kennis in bij de uitwerking de verschillende onderdelen van deze actieagenda.



EU gedelegeerde verordening Multimodale Verkeersinformatiediensten (MMTIS) (MB2519)

Eind 2023 is de herziening van EU gedelegeerde verordening Multimodale Verkeersinformatiediensten (MMTIS) gepubliceerd. Doel van MMTIS is om te komen tot een meer efficiënt, veilig, duurzaam, slim en robuust mobiliteitssysteem. De huidige verordening richt zich specifiek op het toegankelijk maken van statische reis- en verkeersgegevens van de verschillende vervoerswijzen voor gebruikers, en stelt eisen aan de datakwaliteit. De herziening bevat niet alleen bepalingen over het toegankelijk maken van statische reis- en verkeersgegevens, maar ook over het beschikbaar stellen van dynamische data (realtime data, zoals vertragingen en locatie van het voertuig) en bezettingsgraad. IenW laat een impactanalyse uitvoeren die inzicht geeft in hoeverre Nederland voldoet aan de verplichtingen die worden gesteld onder de oorspronkelijke en herziene MMTIS verordening. Het KiM reflecteert op de concept analyse en neemt deel in de begeleidingscommissie.



Electric Road Systems (DG2309)

IenW onderzoekt de mogelijkheden om Electric Road Systems te implementeren, bijvoorbeeld corridors van Rotterdam naar Antwerpen en naar Duitsland. Om meer inzicht in de haalbaarheid hiervan te krijgen zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd, zijn er consultaties met stakeholders en is er overleg met partijen in het buitenland. KiM brengt kennis in via deelname aan de klankbordgroep.



Financiële prikkels vervoerswijzen personenmobiliteit (ER2406)

De overheid geeft financiële prikkels af die het gebruik van mobiliteit beïnvloeden. De prikkels betreffen onder andere het fiscale beleid (bijvoorbeeld bpm, accijnzen, maar ook belastingvrijstellingen). In dit onderzoek analyseert het KiM de huidige financiële prikkels die de overheid geeft aan het gebruik van de verschillende personenvervoerswijzen en laat het KiM de verhouding zien met de maatschappelijke kosten van het gebruik van de vervoerswijzen. Met deze kennis is het mogelijk om eventueel (aanvullend) beleid te ontwikkelen op het internaliseren van externe kosten van personenmobiliteit.



Basiskwaliteitsniveau netwerken (ER2310)

IenW heeft een basiskwaliteitsniveau omschreven voor de netwerken van Rijkswaterstaat en Prorail, dus voor het hoofdwatersysteem, het hoofdvaarwegennet, het hoofdwegennet en het hoofdrailnet. Het vaststellen van een basiskwaliteitsniveau van netwerken is bedoeld om toe te werken naar een stabiel en langjarig onderhoudsniveau met een kwaliteit waar de gebruiker op kan rekenen en dat toegerust is op toekomstige ontwikkelingen, zoals klimaatverandering. Het KiM levert hierbij op afroep KaT voor het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdrailnet. Specifiek kijkt het KiM in 2025 mee met de monitoring van maatregelen op het HWN.



Evaluatie programma Vrachtwagenheffing (ER2311)

In 2024 is de evaluatie van het programma Vrachtwagenheffing gestart. Het KiM is gevraagd hierbij kennis van evaluatie van mobiliteitseffecten van beleid in te brengen, door deelname aan een klankbordgroep.



Evaluatie tachograafvrijstelling elektrische bedrijfsvoertuigen (ER2504)

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

8 Directie Mobiliteit en Gebieden en Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
Naar een samenhangend pakket beleidsinstrumenten voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem	MB2417	A	Onderzoek		OVS WV LV MZ DuMo
Wat bepaalt de kenmerken van pendelstromen?	DG2412	B	Onderzoek		
Advisory Board DMI Pilot integrale monitoring en effectberekening van Klimaatdoelstellingen	DG2422	B	KaT		
Woningbouwopgave	DG2513	B	KaT		VRO
(Duurzamere) bereikbaarheid van bedrijventerreinen	DG2514	B	Onderzoek	2 Duurzaam	ISM VRO
Inbreng IenW in de Nota Ruimte	DG2515	B	KaT		VRO
Ondersteuning Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening	DG2518	B	KaT		MenG
Het belang van mobiliteit in grensregio's	ER2506	C	Onderzoek	3 Schaarste	WV OVS VRO



*Lange lijnen

- 1 Bereikbaarheid optimaliseren
- 2 Duurzame mobiliteit vormgeven
- 3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
- 4 Faciliteren economische ontwikkeling



Naar een samenhangend pakket beleidsinstrumenten voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem (MB2417)

In de afgelopen jaren voerde het KiM verschillende onderzoeken uit waarin ingegaan is op de relatie tussen beleidsdoelen, opgaven, beleidsmaatregelen en de effecten daarvan. In dit 'breinaald' project verzamelt het KiM de reflecties en lessen die uit deze onderzoeken volgen. Hiermee wil het KiM een bijdrage leveren aan het vormgeven van effectief beleid.



Wat bepaalt de kenmerken van pendelstromen? (DG2412)

Het bouwen van nieuwe woningen zorgt voor nieuwe verkeersstromen waarvan een belangrijk deel bestaat uit woon-werkverkeer. In gevallen waarin woningbouw en ruimtelijke spreiding van werklocaties niet goed overeenstemmen, werkt dit mogelijk grote pendelstromen in de hand. Hoe daar al aan de voorkant rekening mee te houden, is vanuit IenW-perspectief een belangrijke inbreng in de verstedelijkingsopgave. In dit onderzoek verkent het KiM daarom hoe het type arbeidsplaats, het type werknemer en type regio/stad de samenstelling van het woon-werkverkeer beïnvloeden.



Advisory Board DMI Pilot integrale monitoring en effectberekening van Klimaatdoelstellingen (DG2422)

Het Dutch Metropolitan Initiative (DMI) ontwikkelt een tool voor lokale overheden om inzicht te krijgen in welke emissiereducties verscheidene interventies kunnen bewerkstelligen, voor het maken van scenario's en het monitoren daarvan. KiM neemt zitting in het Advisory Board van dit project en brengt bestaande kennis in.



Woningbouwopgave (DG2513)

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



Duurzame bereikbaarheid van bedrijventerreinen (DG2514)



In deze studie onderzoekt het KiM hoe bedrijventerreinen ontsloten zijn, en wat de relatie is tussen de verschillende soorten bedrijventerreinen, de ligging en de wijze waarop ze ontsloten zijn. Is een bedrijfsterrrein bereikbaar met een duurzame vervoerswijze, zoals ov, collectief vervoer, of de fiets? Sluit de ontsluiting aan bij de werktijden van het soort bedrijventerrrein? Dit onderzoek helpt ook bij vraagstukken rondom spitsspreiden en thuiswerken, want lang niet iedereen heeft de mogelijkheid tot thuiswerken. In deze studie worden casussen onderzocht en succes- en faalfactoren in beeld gebracht.



Inbreng IenW in de Nota Ruimte (DG2515)

In juni 2025 legt het ministerie van VRO de Ontwerp-Nota Ruimte en de concept Plan MER ter inzage. IenW draagt aan deze producten bij, omdat de infrastructuur een structurerende werking heeft op de ruimtelijke inrichting. Ruimtelijke ordening beïnvloedt in sterke mate de mobiliteit en andersom. Het KiM zal bestaande kennis inbrengen door KaT.



Ondersteuning ministerie van VRO (DG2518)

Het KiM levert KaT over mobiliteit en vervoer aan het ministerie van VRO bij drie onderwerpen:

- Het ontwerpend onderzoek 'Randstad-Bandstad' (gevolgd door 'Stedelijk netwerk Nederland')
- De 'Nota Ruimte'. In sessies met SCP, CPB, PBL, KiM en andere partijen spiegelt VRO de eigen expertise ten aanzien van relevante richtingen in de Nota Ruimte.
- Het ontwerpend onderzoek 'Goederen en grondstoffen'.



Het belang van mobiliteit in grensregio's (ER2506)



Analyses en prognoses stoppen vaak bij de grens, maar voor grensregio's is de regio aan de andere kant van de grens ook belangrijk. Ook als het gaat om mobiliteit en bereikbaarheid, en om waar de baten van maatregelen terechtkomen. Het KiM voert een oriënterende studie uit naar alles wat grensregio's vanuit het perspectief van personenmobiliteit anders maakt. Te denken valt aan: Wat zijn de kenmerken van het mobiliteitsgebruik? Wijken grensregio's af van het nationale gemiddelde, en ten opzichte van andere regio's? Hoe verhouden verschillen in ligging zich tot de mobiliteits- en bereikbaarheidsbehoefte? Wordt grensverkeer voldoende meegenomen in de inschatting van mobiliteitseffecten van investeringen en hoe zit het met de toerekening van baten van bereikbaarheidsverbeteringen? Wat is het zakelijk belang van kort, grensoverschrijdend ov? Wat betekenen grenscontroles voor mobiliteit? En tot slot, wat betekent de optelsom van deze invalshoeken voor mobiliteitsbeleid en mobiliteitsonderzoek? Met deze inzichten sluit het KiM aan op beweging 3 uit het Voorontwerp Nota Ruimte (Strategieën van verstedelijken: VISA) en het programma Elke Regio Telt.

9 Directie Luchtvaart en Programmadiirectie Omgeving Luchthaven Schiphol

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
Vervoerwijzekeuze in internationaal personenvervoer	MB2510	A	Onderzoek	2 Duurzaam	OVS WV
Aeolus	B1014	A	KaT		
Kennisagenda luchtvaartbeleid	MB2419	A	KaT		
Rekenregels CO ₂ -uitstoot van de luchtvaart	DG2127	B	KaT		
Roadmaps innovatiestrategie luchtvaart	DG2416	B	KaT		
Economische effecten en luchthavenbesluiten regionale luchthavens	ER2104	C	KaT		
Follow-up onderzoeksagenda werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's	ER2221	C	KaT		FEZ
Maatschappelijk belang van kleine luchtvaart (General Aviation)	ER2510	C	Onderzoek	4 Economie	
Vliegbelasting	ER2511	C	KaT		
Evaluatie werking regelgeving van luchthaventarieven	ER2512	C	KaT		
Beleidskader netwerkqualiteit luchtvaart	ER2513	C	KaT		
(Prijs)elasticiteiten luchtvaart	ER2514	C	Vooronderzoek		



*Lange lijnen

- 1 Bereikbaarheid optimaliseren
- 2 Duurzame mobiliteit vormgeven
- 3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
- 4 Faciliteren economische ontwikkeling



Vervoerwijzekeuze in internationaal personenvervoer (MB2510)

De directie LV en de directie OVS verkennen samen de mogelijkheden om de substitutie van luchtvaart naar spoor te bevorderen. In het lopende onderzoeksproject 'Met de bus op vakantie' (MB2411) verkent het KiM bovendien in hoeverre de lange-afstandsbus een alternatief kan zijn voor vliegreizen. Onderliggende vraag is hoe reizigers hun (combinatie van) vervoerwijze(n) kiezen, welke factoren daarop van invloed zijn, welke groepen reizigers hierbij onderscheiden kunnen worden en hoe de overheid en vervoerders invloed kunnen uitoefenen op deze keuze. In dit project onderzoekt het KiM deze mechanismen en beïnvloedingsmogelijkheden.



Aeolus (B1014)

Het KiM brengt kennis in bij het beheer en doorontwikkeling van het model Aeolus en de toepassing ervan in luchtvaartprognoses.



Kennisagenda luchtvaartbeleid (MB2419)

De directie LV heeft een kennisagenda opgesteld. Hierin staan de prioritaire kennisvragen van de directie LV voor de komende jaren. Het KiM denkt mee bij de verdere invulling van deze agenda.



Rekenregels CO₂-uitstoot van de luchtvaart (DG2127)

In de Luchtvaartnota 2020-2050 heeft het kabinet doelen gesteld ten aanzien van de CO₂-uitstoot van uit Nederland vertrekkende internationale luchtvaart. Om te komen tot een eenduidige, uniforme berekening van de CO₂-uitstoot, ook voor het maken van toekomstverwachtingen, wordt een rekenmethodiek ontwikkeld. Het KiM biedt hierbij KaT.



Roadmaps innovatiestrategie luchtvaart (DG2416)

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



Economische effecten en luchthavenbesluiten regionale luchthavens (ER2104)

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



Foto: Maikel de Vaan



Follow-up onderzoeksagenda werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's (ER2221)

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



Maatschappelijk belang van kleine luchtvaart (General Aviation) (ER2510)

General Aviation (GA) betreft de luchtvaart buiten het groot handelsverkeer (de lijn- en chartervluchten) en de militaire luchtvaart. Denk hierbij aan al het recreatief verkeer, les- en zakenvluchten, bediening van offshore en maatschappelijk noodzakelijk verkeer als ambulancevluchten. GA staat in toenemende mate onder druk: groot handelsverkeer is vanuit het perspectief van inkomsten meer aantrekkelijk voor luchthavens en daarnaast legt GA verhoudingsgewijs veel beslag op (in toenemende mate) beperkte slotcapaciteit. Het KiM zet op een rij wat het maatschappelijke belang van GA is. Met deze kennis is een gefundeerde belangenafweging mogelijk.



Vliegbelasting (ER2511)

Het voornemen is om de huidige belasting op vliegtickets te differentiëren naar afstand. Dit kan mogelijk zowel bijdragen aan CO₂-reductie als extra inkomsten voor de staatskas genereren. Berekeningen van de effectiviteit van de maatregel worden momenteel uitgevoerd. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de gevolgen voor emissies, werkgelegenheid en de netwerkkwaliteit. Het KiM neemt deel aan de begeleiding van deze studie.



Evaluatie werking regelgeving van luchthaventarieven (ER2512)

Bij het heffen van de luchthavengelden bepaalt regelgeving dat discriminatie tussen luchthavengebruikers niet mag. Wel kan er worden gedifferentieerd in luchthavengelden uit een oogpunt van publiek en algemeen belang, met inbegrip van milieuaangelegenheden. In 2024 is de werking van de regelgeving onderzocht, in 2025 volgt een vervolgonderzoek. Het KiM neemt deel aan de begeleidingscommissie.



Beleidskader netwerkkwaliteit luchtvaart (ER2513)

Er zijn verschillende manieren om de netwerkkwaliteit van de luchtvaart te definiëren en te meten. De afgelopen jaren is ingezet op verbreding van de monitoring. Het KiM kijkt mee met vervolgonderzoek in dit kader.



(Prij)selasticiteiten luchtvaart (ER2514)

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

10 Directie Maritieme Zaken

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
Digitalisering in logistiek	MB2511	A	Vooronderzoek	4 Economie	
Actieagenda goederenvervoer	MB2321	A	KaT		
In- uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	A	KaT		
Geharmoniseerd en geïntegreerd goederenvervoerbestand	MB2520	A	KaT		
Data binnenvaartvloot	DG25xx	B	Vooronderzoek		
Welke instrumenten zijn er voor verduurzaming van kleine schepen?	DG2413	B	Onderzoek	2 Duurzaam	
Datalandschap Nederlandse zeevloot	DG2506	B	Vooronderzoek		
Ammoniaktransport met zeeschepen en binnenvaartschepen en de opslag in zeehavens	DG2516	B	KaT	2 Duurzaam	
Verkenning van de toekomst van het bunkeren van scheepsbrandstof in de Rotterdamse haven	DG2517	B	KaT		
Modal shift goederenvervoer: belemmeringen, langetermijninstrumenten en evaluatie	ER2318	C	Onderzoek en KaT	4 Economie	
Nederland Distributieland revisited?	ER2414	C	Onderzoek	4 Economie	OVS
Binnenvaarttafels	ER2319	C	KaT		
'Hands on' modal shift programma goederenvervoer	ER2218	C	KaT		
Goederencorridorprogramma's	ER2317	C	KaT		
Ontwikkelingen buisleidingen	MM1802	C	KaT		
Maritieme monitors	EA1614	C	KaT		
Herijking Havennota en ontwikkelrichtingen voor Nederlandse zeehavens	ER2419	C	Onderzoek en KaT	4 Economie	
Lange termijn gevolgen van droogte op vaarwegen voor economie en infrastructuurbeleid	ER2507	C	Onderzoek	4 Economie	
Veerkracht in het goederenvervoersysteem	ER2508	C	Onderzoek	4 Economie	
Wat is de invloed van veranderende consumptie- en productiepatronen op (het belang van) goederenvervoer?	ER2509	C	Onderzoek	4 Economie	OVS
Basiskwaliteitsniveau netwerken	ER2310	C	KaT		WV OVS



*Lange lijnen

1 Bereikbaarheid optimaliseren

2 Duurzame mobiliteit vormgeven

3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid

4 Faciliteren economische ontwikkeling



Digitalisering in logistiek (MB2511)

IenW wil inzetten op verdere digitalisering in logistiek, in de verwachting dat hiermee transport kan worden bespaard. Het zou hierbij bijvoorbeeld kunnen gaan om het stimuleren van de opschaling van digitale toepassingen in bedrijven. In dit vooronderzoek verkent het KiM welke kennisvragen die hieruit voortvloeien het KiM kan beantwoorden en welke andere kennisinstellingen hierbij betrokken zouden kunnen worden.



Actieagenda goederenvervoer (MB2321)

IenW heeft in maart 2024 de hoofdlijnen voor een nieuwe Actieagenda goederenvervoer naar de Tweede Kamer gestuurd. Het KiM levert kennisbijdragen bij de verdere uitwerking van deze actieagenda.



In-, uit- en doorvoerstatistiek (DM1717)

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



Geharmoniseerd en geïntegreerd goederenvervoerbestand (MB2520)

Het CBS heeft de beschikking over bestanden met gegevens over de omvang en samenstelling van het goederenvervoer. Het KiM overlegt (samen met RWS en de directie MZ) met het CBS over het leveren van een zogenaamd geharmoniseerd bestand met gegevens over alle modaliteiten, zo mogelijk met uitsplitsingen naar goederensoort en/of regio. Of dit laatste mogelijk is, hangt af van databeschikbaarheid, datakwaliteit en privacy aspecten. Een volgende stap is het integreren van deze data met de data over brandstofconsumptie en uitstoot van stoffen. Deze data is beschikbaar bij het CBS en wordt gepubliceerd, maar is nog niet geïntegreerd met de goederenvervoerdata.



Data binnenvaartvloot (DG2505)

De directie MZ heeft behoefte aan meer inzicht in data rond de binnenvaartvloot. Te denken valt aan een actueel vlootbestand met data over leeftijd, grootte, motoren en energiedragers. Bij zeevaart is een dergelijk vlootbestand beschikbaar. Het KiM zal in dit project in eerste instantie helpen met het scherp stellen van de informatiebehoefte, databronnen identificeren en verbanden leggen met RWS en ILT.

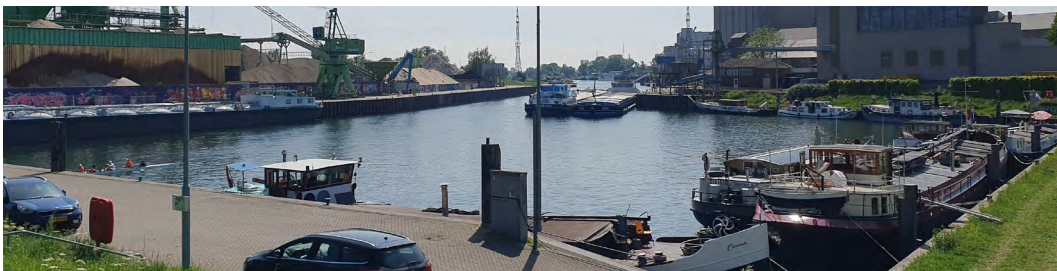


Foto: Stefan Bakker



Welke instrumenten zijn er voor verduurzaming van kleine schepen? (DG2413)

Kleine schepen zijn een zeer diverse groep binnen de Nederlandse zeevloot. Het gaat hier niet om binnenvaartschepen, maar om bijvoorbeeld de Waddenvloot met schepen voor personenvervoer en om visserij- en werkschepen. Kleine schepen kunnen gemakkelijker overschakelen op andere brandstoffen dan grote schepen. Dit maakt specifieke oplossingen mogelijk om deze schepen sneller te verduurzamen dan grote schepen. Het KiM onderzoekt welke instrumenten er hiervoor zijn. Daarbij kijkt het KiM ook naar huidige trends in de ontwikkeling van de vloot en welke leerervaringen opgedaan kunnen worden voor de verduurzaming van grotere schepen.





Datalandschap Nederlandse zeevloot (DG2506)

Het marktaandeel van de Nederlandse zeevaartvloot daalt, ten opzichte van de wereldvloot. Dit roept allerlei vragen op. Hoe groot is de daling van de Nederlandse zeevaartvloot in het aantal schepen en laadvermogen? Hoe ontwikkelt zich de vloot varend onder Nederlandse vlag en de vloot varend onder buitenlandse vlag met het beheer of eigendomschap van Nederland? Hoe snel groeit de wereldvloot in het aantal schepen en laadvermogen? In welke marktsegmenten (natte bulk, droge bulk en containers) van de Nederlandse en wereldvloot doen zich opvallende ontwikkelingen voor? Welk type schepen worden er mondiaal in de vaart gebracht en zijn dit duurzamere schepen?

Het KiM bekijkt in dit vooronderzoek het datalandschap van Nederlandse en mondiale vlootgegevens. Het inventariseert de databeschikbaarheid van vlootgegevens bij ILT, UNCTAD en internationale maritieme onderzoeksbureaus. Met het overzicht van beschikbare data en witte vlekken kan (vervolg-) onderzoek worden gedaan naar de ontwikkeling, de economische betekenis en de verduurzaming van de vloot. Dit vooronderzoek wordt in samenhang met het onderzoek naar kleine schepen (DG2413) uitgevoerd.



Ammoniaktransport met zeeschepen en binnenvaartschepen, en de opslag in zeehavens (DG2516)



Waterstof kan omgezet worden in ammoniak voor transport en opslag. Momenteel is er weinig informatie over hoe het transport door zee- en binnenvaartschepen verloopt. Zo is er zelfs geen informatie over het type schepen, en als die informatie er al is, dan is het een black-box. Daarnaast is er behoefte aan informatie over de marktontwikkeling van ammoniak. Het KiM levert KaT, en zal daarbij bijdragen leveren over de ontwikkeling in de vraag naar energiedragers. Veiligheidsaspecten vallen niet binnen het expertisegebied van het KiM en vallen dus buiten deze KaT.



Verkenning toekomst van bunkeren van scheepsbrandstof in de Rotterdamse haven (DG2517)

In de haven van Rotterdam wordt jaarlijks veel fossiele scheepsbrandstof getankt (rond 500 PJ). Dit heeft te maken met de strategische ligging van Rotterdam voor scheepvaartverkeer en de nabijheid van raffinaderijen. In een (beoogde) fossielvrije toekomst staat Rotterdam als bunkerlocatie mogelijk onder druk. Fossiele scheepsbrandstof moet dan vervangen worden door een CO₂-neutraal alternatief. Het KiM heeft in 2024 een vooronderzoek naar resterende vragen over de effecten van synfuel- en biofuel-import op de Rotterdamse bunkermarkt gedaan. Het KiM brengt KaT bij de verdere uitwerking van dit thema.



Modal shift goederenvervoer: belemmeringen, langetermijninstrumenten en evaluatie (ER2318)



In 2023 rondde het KiM onderzoek af naar wat modal shift beleid (van wegvervoer naar vervoer per binnenvaart en spoor) in het goederenvervoer Nederland kan opleveren in termen van vermindering van negatieve externe effecten. Het onderzoek roept een vervolgvraag op: waar zitten de belemmeringen waardoor de potentie voor die modal shift in de praktijk niet gerealiseerd wordt, wat weten we van kosten en baten van modal shift maatregelen? In een korte KiM-notitie verzamelt het KiM de inzichten uit de diverse onderzoeken die op dit punt al zijn uitgevoerd en zet het KiM op een rij wat bekend is over de effectiviteit van instrumenten voor modal shift. Op basis daarvan bekijkt het KiM of en zo ja waar aanvullend onderzoek nuttig is. Daarnaast is het KiM betrokken bij door IenW uitbesteed onderzoek over dit onderwerp.



Nederland Distributieland revisited? (ER2414)



De visie Nederland Distributieland zette in op een belangrijke Nederlandse rol in de doorvoer van goederen. Naast economische voordelen zijn er echter ook negatieve effecten zoals het ruimte- en energiebeslag en emissies. Een kritisch rapport over de 'verdozing' van Nederland door de aanleg van distributiecentra, van het college van Rijksadviseurs, is aanleiding om na te denken over zowel de

positieve als de negatieve kanten van de sterk internationaal gerichte distributiesector. Wat verdient Nederland nu eigenlijk aan al die goederenstromen die door ons land gaan? Wegen de voordelen wel op tegen de nadelen? Het KiM analyseert de maatschappelijke kosten en baten.



Foto: Stefan Bakker



Binnenvaarttafels (ER2319)

De actieagenda toekomst binnenvaart voorziet in Binnenvaarttafels die per thema uitwerking geven aan vragen over de toekomst van de sector. Dit kan bijvoorbeeld gaan over de economische positie van de binnenvaartsector of over de nautische veiligheid. Het KiM schuift aan bij die tafels voor onderwerpen waarover het KiM expertise heeft, en reageert op onderzoeken die in de context van de thema's van de Binnenvaarttafels worden opgesteld.



'Hands on' modal shift programma goederenvervoer (ER2218)

IenW heeft praktische belemmeringen en oplossingsrichtingen voor een modal shift van goederenvervoer van weg naar binnenschip (of spoor) geïnventariseerd. Deze zijn opgenomen in het lopende 'hands on' modal shift programma. Het KiM brengt kennis in. In 2025 nemen wij deel aan regulier overleg en aan de begeleiding van deelonderzoeken van het 'hands on' modal shift programma, bijvoorbeeld de beleidsevaluatie gericht op multimodaal goederenvervoer.



Goederencorridorprogramma's (ER2317)

Opgaven ten aanzien van bereikbaarheid en duurzaamheid in de MIRT-programma's vragen om een integrale benadering van alle modaliteiten. Ze vragen ook om samenwerking met andere overheden en private partijen. Zo ook in de MIRT-programma's en MIRT-onderzoeken voor de goederencorridors. Hierin worden bereikbaarheidsopgaven integraal aangepakt, samen met andere overheden en private partijen. Het doel is een optimale, duurzame modal split van alle goederenstromen. Deze KaT bestaat uit ondersteuning met parate kennis van de goederencorridorprogramma's Zuidoost, Oost en Zuid. In het Noorden en Noordoosten van Nederland bestaan eveneens vragen over een integrale aanpak voor investeringen ten behoeve van het goederenvervoer en daarnaast wordt het KiM betrokken bij kennisvragen in het kader van GNOE, de goederencorridor Noordoost Europa.



Ontwikkelingen buisleidingen (MM1802)

Het KiM brengt kennis in bij de directie MZ bij vragen over het potentiële gebruik en de maatschappelijke kosten en baten van buisleidingtransport (de Deltacorridor) en over de rol van IenW. KiM denkt mee met de verdere invulling van het beleidskader voor buisleidingen. Het KiM kijkt in het bijzonder naar het afwegen van kosten en baten van het breder inzetten van buisleidingen in het transportsysteem.



Maritieme monitors (EA1614)

Het KiM denkt mee bij de uitvoering van diverse maritieme monitors. In 2025 betreft dit in het bijzonder de potentieel aanvullende indicatoren van brede welvaart.



Herijking Havennota en ontwikkelrichtingen voor Nederlandse zeehavens (ER2419)

Een actualisatie van de Havennota 2020-2030 is in voorbereiding. Door het toenemende belang van duurzaamheid en geopolitieke ontwikkelingen is een scherper beeld nodig van de toekomstige waardecreatie van de Nederlandse zeehavens. Het KiM kijkt in de vorm van KaT mee met een externe studie naar trends en ontwikkelingen van invloed op zeehavens. In vervolg daarop reflecteert het KiM op de toekomstige functie van zeehavens, de rol van de overheid bij een 'post-fossiele' haven en denkt het KiM mee met kennisvragen voor de Havennota.



Lange termijn gevolgen van droogte op de vaarwegen voor economie en infrastructuurbeleid (ER2507)

De Nederlandse vaarwegen worden steeds vaker geconfronteerd met langere periodes van droogte en laag water. Hierdoor kan een binnenvaartschip minder lading per reis meenemen, of bepaalde routes niet meer bevaren. Het KiM heeft in een vooronderzoek een overzicht gemaakt van beschikbare studies over de gevolgen van langdurige droogte voor het gebruik van binnenvaart vanuit een verladerspesspectief. Het vooronderzoek liet zien dat de bestaande literatuur niet voorziet in de kennisbehoefte van beleid ten aanzien van de impact van droogte in de binnenvaart voor Nederland op de lange termijn (2060) voor wat betreft de impact op de bredere economie. De vraag is dus hoe een slechtere bevaarbaarheid op de lange termijn doorwerkt in andere sectoren. Daarbij kijkt het KiM ook of tot 2060 effectieve (aanvullende) adaptatiemaatregelen (door vervoerders, verladers, Rijk) mogelijk zijn.



Veerkracht in het goederenvervoersysteem (ER2508)

Nu de kans op grootschalige verstoringen van de levering van goederen toeneemt, zoals door natuurrampen en geopolitieke ontwikkelingen, is er zowel nationaal als internationaal aandacht voor de veerkracht van het goederenvervoersysteem. Dit om ervoor te zorgen dat ook in crisissituaties geen tekorten ontstaan aan kritische goederen. In een vooronderzoek heeft het KiM uitgezocht welke kennisvragen van beleid op dit punt relevant en onderzoekbaar zijn. Een van deze vragen zal in 2025 verder uitgewerkt worden: hoe kan veerkracht een onderdeel worden van de knelpuntanalyse in de integrale mobiliteitsanalyse (IMA)? En hoe kunnen investeringen in het oplossen van dergelijke knelpunten worden meegewogen bij investeringsafwegingen, bijvoorbeeld in het kader van het mobiliteitsfonds?



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

De benodigde transitie, waaronder energie en circulariteit, gaan op de lange termijn leiden tot belangrijke structuurveranderingen in de economie, in de goederenstromen en in de wijze waarop het goederenvervoer plaatsvindt. Dit heeft op zijn beurt weer invloed op verdienvermogen, concurrentiepositie en vestigingsklimaat. Het eenvoudig doortrekken van de huidige trends en inzichten over de wisselwerking tussen economie en goederenvervoer voldoet naar verwachting niet meer. In dit project verkent het KiM hoe de lange termijn veranderingen in de economie leiden tot veranderende goederenstromen en infrastructuurbehoefte. Ook besteedt het KiM aandacht aan recente ontwikkelingen (re-nearshoring, economische ontwikkeling Azië en Afrika, de vorming van mondiale machtsblokken, de ont koppeling van handel met Rusland) en aan de wat meer verder weg gelegen toekomst: wat consumeren en produceren we rond 2060 in Nederland en wat betekent dat voor het goederenvervoer en zeehavens? Onder andere op basis van de in de zomer 2025 te verschijnen WLO-scenario's en de lopende KiM-studie naar het belang van 'Nederland Distributieland' duidt het KiM de toekomst en het belang van goederenvervoer.



11 Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
Kennisbijdrage Behavioural In-sights Team (BIT) van lenW	DG2319	B	KaT		
Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA	E712	C	KaT		
Werkgroep discontovoet en risico opslag transportinfrastructuur	ER2119	C	KaT		
Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	ER2121	C	KaT		



*Lange lijnen

- 1 Bereikbaarheid optimaliseren
- 2 Duurzame mobiliteit vormgeven
- 3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
- 4 Faciliteren economische ontwikkeling



Kennisbijdrage Behavioural Insights Team (BIT) van lenW (DG2319)

BIT lenW is een netwerk van kennisinstellingen, gerenommeerde gedragswetenschappers en praktijkexperts op het gebied van gedrag, met lenW als thuisbasis. Het KiM neemt deel aan de kennisuitwisseling binnen het kernteam. Beleid en gedrag hebben alles met elkaar te maken. Het BIT draagt bij aan thema's als: circulaire economie, klimaatadaptatie en slimme & groene mobiliteit. Het KiM brengt hierbij kennis in.



Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA (E712)

Het KiM draagt bij aan het borgen van de kwaliteit en consistentie van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Zo stelt het KiM informatie over de MKBA beschikbaar aan beleidsmedewerkers en levert het KiM bijdragen aan congressen, colleges en cursussen op dit terrein. Tevens voert het KiM het secretariaat van het interdepartementale kernteam MKBA waarin afstemming plaatsvindt over alle Rijksbrede aspecten (afgesproken procedures, rekenmethoden en te hanteren kengetallen) van de MKBA. Tot slot stemt het KiM af in het zogenoemde kengetallenoverleg met andere kennispartijen zoals RWS, PBL en CPB over de waarderingskengetallen die in een MKBA toegepast worden. In 2025 kijkt het KiM mee met de evaluatie van de nieuwe werkwijzer MKBA bij MIRT en bij vraagstukken over kostenoverschrijdingen van MIRT projecten.



Werkgroep discontovoet en risico opslag transportinfrastructuur (ER2119)

In 2020 is een discontovoet voor overheidsinvesteringen vastgesteld. Deze wordt in 2025 geactualiseerd. Mogelijk leidt dit tot vragen aan het KiM. In ieder geval besteedt het KiM aandacht aan de op een aanname gebaseerde opslagfactor voor infrastructuurprojecten uit 2020: de vraag is in hoeverre de discontovoet voor transportinfrastructuur afwijkt van die van 'gemiddelde' overheidsinvesteringen. Het KiM stelt een

verkenning op van mogelijkheden voor het kwantificeren van de afwijkende opslag voor transportinfrastructuur. Deze verkenning zal worden voorgelegd aan experts. Gezien de verwachte benodigde diepgaande kennis van financiële markten is het KiM niet de aangewezen partij om eventueel vervolgonderzoek uit te voeren. Ook is het mogelijk dat op basis van de beschreven onderzoeksanpak en de inzichten van de experts, besloten wordt geen nader onderzoek uit te voeren.



Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording (ER2121)

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

12 Directoraat-generaal Water en Bodem

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
Klimaatbestendige netwerken	DG2504	B	KaT		MZ



*Lange lijnen

1 Bereikbaarheid optimaliseren

3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid

2 Duurzame mobiliteit vormgeven

4 Faciliteren economische ontwikkeling



Klimaatbestendige netwerken (DG2504)

Bij klimaatbestendige netwerken draait het om de vraag: In hoeverre kunnen verladers en reizigers andere modaliteiten gebruiken als één modaliteit uitvalt als gevolg van klimaatschade? Het gaat hierbij met andere woorden om 'systeemrobuustheid': in hoeverre kan het ene netwerk de functie van een ander netwerk overnemen. Er loopt een onderzoek naar klimaatbestendige netwerken door Deltares. Het KiM levert hierbij KaT.

13 Directoraat-generaal Milieu en Internationaal

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
Kennisinbreng voor Nederland in de UNECE Inland Transport Committee	DG2501	B	KaT		
ITIO-model	DG2502	B	KaT		
Hoe beïnvloedt de digitale wereld de fysieke mobiliteitswereld?	DG2503	B	Vooronderzoek		ISM
Internationale agendering van brede welvaart in het mobiliteitsbeleid	ER2516	C	KaT		



*Lange lijnen

- 1 Bereikbaarheid optimaliseren
- 2 Duurzame mobiliteit vormgeven
- 3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
- 4 Faciliteren economische ontwikkeling



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

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



ITIO-model (DG2502)

Het ITIO (International Transport Infrastructure Observatory) is een webplatform met uitgebreide data over (internationale) transportnetwerken in en tussen Europa, Azië, het Midden-Oosten, Noord-Afrika en het Middellandse Zeegebied. Dit platform, gelanceerd door de UNECE en de Islamitische Ontwikkelingsbank, biedt overheden en andere organisaties mogelijkheden om transportprojecten te plannen, evalueren en aan te melden voor financiering. IenW wil hierbij betrokken zijn, onder meer om de Nederlandse belangen op het gebied van handel (versterking Nederlandse positie bij ontwikkeling Middencorridor) en duurzaamheid te behartigen. Het KiM levert KaT, bijvoorbeeld met parate kennis op het gebied van toekomstbestendig internationaal goederenvervoer en duurzame mobiliteit.



Hoe beïnvloedt de digitale wereld de fysieke mobiliteitswereld? (DG2503)

Nederland is voorzitter van ITC Working Party on trends and economics (WP5). In WP5 is een thema geagendeerd hoe de ontwikkelingen in de digitale wereld de fysieke mobiliteitswereld beïnvloeden. Deze vraag is ontstaan naar aanleiding van de casus van de Waymo-taxi: Google verdient meer aan extra schermtijd in deze autonome taxi dan aan de opbrengsten van het vervoer van een persoon. Met andere woorden de verdienmodellen kunnen veranderen: niet het vervoeren van mensen en goederen kan het verdienmodel zijn, maar het wisselen van informatie. Het KiM verkent de mogelijkheden van een

onderzoek naar de invloed van de digitale wereld op de fysieke mobiliteitswereld. Hoe veranderen de verdienmodellen? Wat zijn de kansen en bedreigingen?



Internationale agendering van brede welvaart in het mobiliteitsbeleid (ER2516)

De directie Internationaal wil het concept brede welvaart internationaal agenderen en aansluiten bij processen in bijvoorbeeld de OECD en het ITF. Een mogelijkheid is zo veel mogelijk aan te sluiten bij de taal van Sustainable Development Goals (SDG's). Wat zou daarbij het belang van Nederland kunnen zijn? Het KiM ondersteunt de directie Internationaal met kennisinbreng op basis van eerder uitgebracht onderzoek naar het afwegen van brede welvaart in mobiliteitsbeleid.

14 Projecten zonder directe vraagsteller of gericht op kennisontwikkeling

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn*	Andere directies
Mobiliteitsbeeld 2025	MB2501	A	Onderzoek		
Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	A	Onderzoek		
Maatwerkonderzoek met MPN	DM1702	A	Onderzoek		
Modelontwikkeling	DM1106	A	KaT		
Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODIN	DM1719	A	KaT		
Bijdrage scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO)	MB2422	A	KaT		
Hoe ziet het transitie-systeem eruit van duurzaam goederenvervoer?	DG2512	B	Vooronderzoek		ISM
Mogelijke effecten van Artificial Intelligence (AI) op de mobiliteit van de toekomst	DG2519	B	Vooronderzoek		
Bedrijfseconomische kostengetallen goederenvervoer	ER2515	C	Onderzoek		WV MZ OVS

*Lange lijnen

- 1 Bereikbaarheid optimaliseren
- 2 Duurzame mobiliteit vormgeven
- 3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
- 4 Faciliteren economische ontwikkeling

In dit hoofdstuk staan projecten die KiM op eigen initiatief uitvoert, omdat er geen directe vraagsteller bij de beleidsdirecties van IenW aanwezig is. Een voorbeeld is het Mobiliteitsbeeld 2025. Ook staan in dit hoofdstuk projecten die bedoeld zijn om de kennisontwikkeling binnen het KiM op peil te houden. Een voorbeeld daarvan is de ontwikkeling en het gebruik van het Mobiliteitspanel Nederland.



Mobiliteitsbeeld 2025 (MB2501)

In het Mobiliteitsbeeld 2025 presenteert het KiM de actuele gegevens over de ontwikkeling van de mobiliteit tot nu toe en de verwachtingen op de middellange termijn (tot 2030). Het KiM maakt hierbij onderscheid tussen modaliteiten in personen- en goederenvervoer en verklaart de ontwikkelingen waar mogelijk. Ook besteedt het KiM aandacht aan de gevolgen van mobiliteit voor bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. Het KiM brengt eens in de twee jaar een Mobiliteitsbeeld uit. In de tussentijdse jaren verschijnt een beknopte versie: de Kerncijfers.



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

Het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) is een longitudinaal panelonderzoek van het KiM. Het MPN is gericht op het verkrijgen van inzicht in de invloed van veranderingen in de omstandigheden van personen

(bijvoorbeeld verandering in gezinssamenstelling, verhuizen), exogene ontwikkelingen (zoals de COVID-19 pandemie) en van beleidsmaatregelen op de mobiliteit. Deelnemers aan het panel vullen jaarlijks vragenlijsten en een driedaags mobiliteitsdagboekje in. In het najaar van 2025 wordt de dertiende meting (wave) uitgevoerd. Data uit het MPN zijn en worden in verschillende KiM-projecten gebruikt. Ook externe partijen in binnen- en buitenland gebruiken voor onderzoekdoeleinden veelvuldig de MPN-data. De data zijn als open data beschikbaar gesteld via Survey Data Nederland.

Dit project betreft alle activiteiten voor het MPN vanaf het opstellen van de vragenlijsten tot het beschikbaar stellen van data aan derden. Het betreft onder andere: aanpassen en testen van vragenlijsten en dagboekje, begeleiding veldwerk, opstellen onderzoeksverantwoording, uitvoeren datacontrole, -correctie en -aanvulling en de communicatie over de mogelijkheden en resultaten van het MPN.



Foto: Stefan Bakker



Maatwerkonderzoek met MPN (DM1702)

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



Modelontwikkeling (DM1106)

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

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

Het KiM neemt deel aan de IenW strategiegroep en stuurgroep modellen en levert kennisbijdragen aan diverse, veelal door RWS WVL getrokken, modelontwikkelings- en modelverbeteracties. In het bijzonder neemt het KiM deel aan het Programma Strategische Modelvernieuwing.



Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODin (DM1719)

Het CBS voert in opdracht van IenW het mobiliteitsonderzoek Onderweg in Nederland (ODin) uit. In dit onderzoek brengt het CBS ieder jaar de mobiliteit van Nederlanders in kaart. Sinds 2019 wordt dit

aangevuld met een jaarlijkse update van trendschattingen waarbij wordt gecorrigeerd voor veranderingen in het mobiliteitsonderzoek door de jaren heen (het CBS trendmodel). IenW en het CBS verkennen innovaties in de uitvoering van het onderzoek en de analyses van de resultaten, zoals het ontwikkelen van een app om verplaatsingen te rapporteren. Het KiM brengt hierbij kennis in en participeert in het kernteam, de begeleidingsgroep en het managementberaad van ODIN.



Bijdrage scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO) (MB2422)

Het PBL is bezig met de ontwikkeling van nieuwe WLO-scenario's. Het KiM levert hier een beperkte bijdrage aan, door relevante studies aan te leveren en door mee te denken over de mobiliteitsaspecten binnen scenario's. De oplevering van de scenario's is voorzien voor medio 2025.



Hoe ziet het transitie-systeem van duurzaam goederenvervoer eruit? (DG2512)

In dit onderzoek doet het KiM een systeemanalyse volgens de transitiewetenschap. Dit houdt onder meer in dat er een multi-level beschrijving wordt gemaakt van de context waarin duurzaam goederenvervoer plaatsvindt, welke actoren daarbij betrokken zijn, en welke rollen de overheid kan oppakken. Het voornaamste doel van dit project is om kennis van transitiewetenschap binnen het KiM verder te ontwikkelen, aan de hand van een relevante casus zoals bijvoorbeeld het duurzame goederenvervoer. Zo kan het KiM vaststellen wat het KiM met dit vakgebied aan kennis kan bijdragen aan mobiliteitsbeleid. Ook biedt het onderzoek de mogelijkheid om nieuwe samenwerkingen op te zetten met relevante instanties, zoals Copernicus (UU) en/of DRIFT (EUR).



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

AI-toepassingen kunnen voor een grote verandering in het mobiliteitssysteem gaan zorgen. In dit vooronderzoek verkent het KiM voor welke AI-toepassingen dit geldt en hoe dit onderzocht kan worden. Een vraag is ook of het KiM voor een dergelijk onderzoek de meeste geschikte organisatie is.



Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer (ER2515)

In 2022 is een geactualiseerd overzicht van kostenkengetallen voor het goederenvervoer opgeleverd. De meest recente kostenkengetallen in dat overzicht hebben betrekking op het jaar 2021. Om dit overzicht actueel te houden is het noodzakelijk om eens in de twee á drie jaar de kengetallen te actualiseren. Met een update eind 2025 komen kostenkengetallen voor de jaren 2022-2024 beschikbaar. De kostenkengetallen worden onder andere gebruikt in MKBA's en verkeersprognosemodellen en dragen zo bij aan een zo goed mogelijke inschatting van effecten van beleidsmaatregelen. Dit jaar kijkt het KiM in het bijzonder naar het toevoegen van de modaliteit buisleidingen en naar een verduidelijking van de kosten gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer.

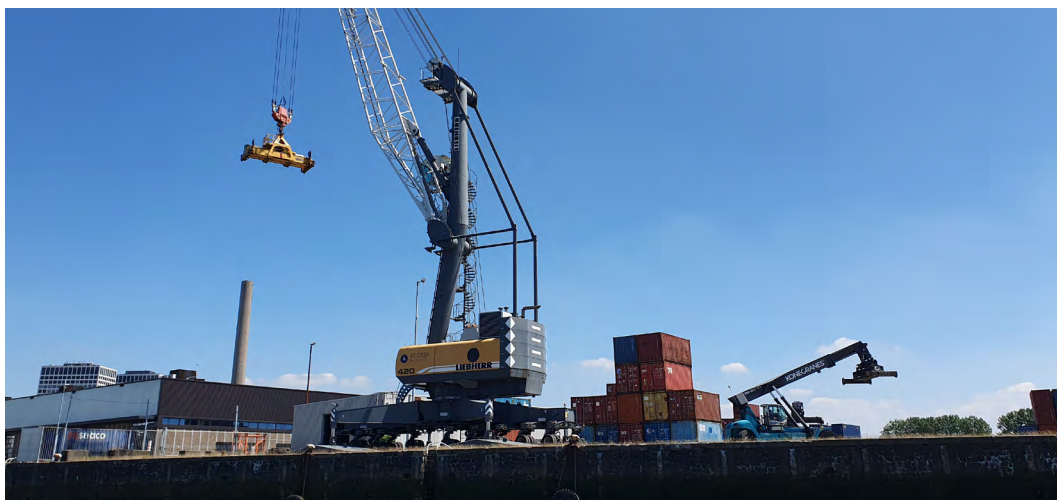


Foto: Stefan Bakker

Bijlage A: Overzicht projecten die tot een lange lijn behoren



*Lange lijnen

- 1 Bereikbaarheid optimaliseren
- 2 Duurzame mobiliteit vormgeven
- 3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
- 4 Faciliteren economische ontwikkeling



1 Bereikbaarheid optimaliseren

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Directie
De impact van het massale gebruik van digitale reisinformatie op routekeuze en bereikbaarheid	MB2516	A	Vooronderzoek	1 Bereikbaar 4 Economie	WV
Ontwikkelingen in zelfrijdend vervoer en de effecten op beleidsdoelstellingen	MB2517	A	Onderzoek	1 Bereikbaar	WV
Openbaar vervoer in de regio	MB2512	A	Onderzoek	1 Bereikbaar 3 Schaarste	OVS
Omgaan met afnemende bereikbaarheid van voorzieningen	MB2402	A	Vooronderzoek	1 Bereikbaar 3 Schaarste	ISM
De invloed van demografische ontwikkelingen op mobiliteit en bereikbaarheid	MB2421	A	Onderzoek	1 Bereikbaar	ISM
Spitsspreiden	MB2110	A	KaT	1 Bereikbaar	ISM
Stadsregionaal ov	MB2514	A	KaT	1 Bereikbaar	OVS
Keuzemogelijkheden marktordening spoor	ER2408	C	Onderzoek	1 Bereikbaar	OVS



2 Duurzame mobiliteit vormgeven

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Directie
Vervoerwijzekeuze in internationaal personenvervoer	MB2510	A	Onderzoek	2 Duurzaam	LV
Vergroening recreatieve reizen	MB2307	A	Onderzoek	2 Duurzaam	DuMo
Welke instrumenten zijn er voor verduurzaming van kleine schepen?	DG2413	B	Onderzoek	2 Duurzaam	MZ
Ammoniaktransport met zeeschepen en binnenvaartschepen en de opslag in zeehavens	DG2516	B	KaT	2 Duurzaam	MZ
(Duurzamere) bereikbaarheid van bedrijventerreinen	DG2514	B	Onderzoek	2 Duurzaam	MenG
Welk beleid zou behulpzaam kunnen zijn om een eventueel toekomstig tekort aan CO ₂ -neutrale energie te voorkomen?	DG2206	B	Onderzoek	2 Duurzaam 3 Schaarste	DuMo
Energiemix en prijsontwikkeling hernieuwbare brandstoffen voor het wegvervoer	DG2423	B	KaT	2 Duurzaam	DuMo
Import versus productie van duurzame brandstoffen of waterstof	DG2509	B	Onderzoek	2 Duurzaam	DuMo
Belangrijke ontwikkelingen voor het halen van de klimaatdoelen voor de mobiliteit	DG2510	B	KaT	2 Duurzaam	DuMo
Duurzaam goederenvervoer en hubs	DG2507	B	Onderzoek	2 Duurzaam 4 Economisch	DuMo



3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Directie
Openbaar vervoer in de regio	MB2512	A	Onderzoek	1 Bereikbaar 3 Schaarste	OVS
Omgaan met afnemende bereikbaarheid van voorzieningen	MB2402	A	Vooronderzoek	1 Bereikbaar 3 Schaarste	ISM
Doelgroepen en klimaatbeleid	MB2503	A	Onderzoek	3 Schaarste	DuMo
Welk beleid zou behulpzaam kunnen zijn om een eventueel toekomstig tekort aan CO ₂ -neutrale energie te voorkomen?	DG2206	B	Onderzoek	2 Duurzaam 3 Schaarste	DuMo
Financiële prikkels vervoerswijzen personenmobiliteit	ER2406	C	Onderzoek	3 Schaarste	WV
Het belang van mobiliteit in grensregio's	ER2506	C	Onderzoek	3 Schaarste	MenG



4 Faciliteren economische ontwikkeling

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Directie
De impact van het massale gebruik van digitale reisinformatie op routekeuze en bereikbaarheid	MB2516	A	Vooronderzoek	1 Bereikbaar 4 Economie	WV
Digitalisering in logistiek	MB2511	A	Vooronderzoek	4 Economie	MZ
Duurzaam goederenvervoer en hubs	DG2507	B	Onderzoek	2 Duurzaam 4 Economie	DuMo
Modal shift goederenvervoer: belemmeringen, langetermijninstrumenten en evaluatie	ER2318	C	Onderzoek en KaT	4 Economie	MZ
Maatschappelijk belang van kleine luchtvaart (General Aviation)	ER2510	C	Onderzoek	4 Economie	LV
Nederland Distributieland revisited?	ER2414	C	Onderzoek	4 Economie	MZ
Herijking Havennota en ontwikkelrichtingen Nederlandse zeehavens	ER2419	C	Onderzoek en KaT	4 Economie	MZ
Lange termijn gevolgen van droogte op vaarwegen voor economie en infrastructuurbeleid	ER2507	C	Onderzoek	4 Economie	MZ
Veerkracht in het goederenvervoersysteem	ER2508	C	Onderzoek	4 Economie	MZ
Wat is de invloed van veranderende consumptie- en productiepatronen op (het belang van) goederenvervoer?	ER2509	C	Onderzoek	4 Economie	MZ

Bijlage B: Overzicht projecten naar kennislijn



*Lange lijnen

1 Bereikbaarheid optimaliseren

2 Duurzame mobiliteit vormgeven

3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid

4 Faciliteren economische ontwikkeling

Kennislijn A

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Directie
Vergroening van reisgedrag	MB2305	A	KaT		DuMo
Vergroening recreatieve reizen	MB2307	A	Onderzoek	2 Duurzaam	DuMo
Gezondheidseffecten van fietsen	DG2107	A	KaT		DuMo
E-fiets gebruik van kinderen	MB2502	A	Vooronderzoek		DuMo
Doelgroepen en klimaatbeleid	MB2503	A	Onderzoek	3 Schaarste	DuMo
Atlas van de fiets	MB2504	A	Vooronderzoek		DuMo
Ketenmobiliteit en de rol van de voetganger daarin	MB2505	A	Vooronderzoek		DuMo
Effectiviteit van fietsinfrastructuur	MB2407	A	KaT		DuMo
Fietsintensiteiten op regionale verbindingen	MB2408	A	KaT		DuMo
Kennisinbreng actieve vervoerwijzen	MG1603	A	KaT		DuMo
Fietsstimulering bij werkgevers	MB2404	A	Vooronderzoek		DuMo
De invloed van de e-fiets op het fietslandschap	MB2506	A	KaT		DuMo
Vervolg vragen over de betaalbaarheid van mobiliteit	MB2507	A	KaT		ISM
Mobiliteits- en bereikbaarheidsarmoede	MB2107	A	KaT		ISM
Omgaan met afnemende bereikbaarheid van voorzieningen	MB2402	A	Vooronderzoek	1 Bereikbaar 3 Schaarste	ISM
De invloed van demografische ontwikkelingen op mobiliteit en bereikbaarheid	MB2421	A	Onderzoek	1 Bereikbaar	ISM
Beweging in reisgedrag van scholieren en studenten	MB2508	A	Onderzoek		ISM
Spitsspreiden	MB2110	A	KaT	1 Bereikbaar	ISM
Mobiliteitsvisie	MB2220	A	KaT		ISM
Integrale Mobiliteitsanalyse	MB2322	A	KaT		ISM
Deelmobiliteit	MB2509	A	KaT		ISM
Omvang en potentie van coöperatief autodelen	MB2521	A	Onderzoek		ISM
Mobiliteitsbeeld 2025	MB2501	A	Onderzoek		KiM

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Directie
Modelontwikkeling	DM1106	A	KaT		KiM
Maatwerkonderzoek met MPN	DM1702	A	Onderzoek		KiM
Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODiN	DM1719	A	KaT		KiM
Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	A	Onderzoek		KiM
Bijdrage scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO)	MB2422	A	KaT		KiM
Vervoerwijzekeuze in internationaal personenvervoer	MB2510	A	Onderzoek	2 Duurzaam	LV
Aeolus	B1014	A	KaT		LV
Kennisagenda luchtvaartbeleid	MB2419	A	KaT		LV
Naar een samenhangend pakket beleidsinstrumenten voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem	MB2417	A	Onderzoek		MenG
Digitalisering in logistiek	MB2511	A	Vooronderzoek	4 Economie	MZ
Actieagenda goederenvervoer	MB2321	A	KaT		MZ
In- uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	A	KaT		MZ
Geharmoniseerd en geïntegreerd goederenvervoerbestand	MB2520	A	KaT		MZ
Bus Rapid Transit	MB2113	A	Onderzoek		OVS
Openbaar vervoer in de regio	MB2512	A	Onderzoek	1 Bereikbaar 3 Schaarste	OVS
Effect van overstappen op de reizigersvraag	MB2513	A	Vooronderzoek		OVS
Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT		OVS
Kosten auto versus kosten openbaar vervoer	MB2214	A	KaT		OVS
Ontwikkeling brede ov-monitor en monitoring en evaluatie extra financiële middelen voor regionaal ov	MB2409	A	KaT		OVS
Innovatie-agenda openbaar vervoer en spoor	MB2413	A	KaT		OVS
Monitoring Toekomstbeeld ov	BR1420	A	KaT		OVS
Stadsregionaal ov	MB2514	A	KaT	1 Bereikbaar	OVS
Vervolgonderzoek landelijk kortingsproduct ov	MB2515	A	KaT		OVS
De impact van het massale gebruik van digitale reisinformatie op routekeuze en bereikbaarheid	MB2516	A	Vooronderzoek	1 Bereikbaar 4 Economie	WV
Ontwikkelingen in zelfrijdend vervoer en de effecten op beleidsdoelstellingen	MB2517	A	Onderzoek	1 Bereikbaar	WV
Vervolg Atlas van de auto	MB2518	A	KaT en Vooronderzoek		WV
Mobiliteitshubs	MB2415	A	KaT		WV
Monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	A	KaT		WV
Toekomstvisie automobilititeit	MB2015	A	KaT		WV
EU gedelegeerde verordening Multimodale Verkeersinformatiediensten (MMTIS)	MB2519	A	KaT		WV

Kennislijn B

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Directie
Kennisbijdrage Behavioural Insights Team (BIT) van IenW	DG2319	B	KaT		ASA
Kennisinbreng voor Nederland in de UNECE Inland Transport Committee	DG2501	B	KaT		DGMI
ITIO-model	DG2502	B	KaT		DGMI
Hoe beïnvloedt de digitale wereld de fysieke mobiliteitswereld?	DG2503	B	Vooronderzoek		DGMI
Klimaatbestendige netwerken	DG2504	B	KaT		DGWB
Welk beleid zou behulpzaam kunnen zijn om een eventueel toekomstig tekort aan CO ₂ -neutrale energie te voorkomen?	DG2206	B	Onderzoek	2 Duurzaam 3 Schaarste	DuMo
Duurzaam goederenvervoer en hubs	DG2507	B	Onderzoek	2 Duurzaam 4 Economie	DuMo
Coping strategieën bij te weinig grondstoffen voor biodiesel	DG2404	B	Onderzoek		DuMo
Transitiekarten duurzame mobiliteit	DG2221	B	KaT		DuMo
Energiemix en prijsontwikkeling hernieuwbare brandstoffen voor het wegvervoer	DG2423	B	KaT	2 Duurzaam	DuMo
Import versus productie van duurzame brandstoffen of waterstof	DG2509	B	Onderzoek	2 Duurzaam	DuMo
Belangrijke ontwikkelingen voor het halen van de klimaatdoelen voor de mobiliteit	DG2510	B	KaT	2 Duurzaam	DuMo
Wat is de impact van niche voertuigen op de CO ₂ opgave?	DG2511	B	Vooronderzoek		DuMo
Wetenschappelijke bijdrage Burgerberaad Klimaat	DG2410	B	KaT		DuMo
Hoe ziet het transitiesysteem eruit van duurzaam goederenvervoer?	DG2512	B	Vooronderzoek		KIM
Rekenregels CO ₂ -uitstoot van de luchtvaart	DG2127	B	KaT		LV
Roadmaps innovatiestrategie luchtvaart	DG2416	B	KaT		LV
Wat bepaalt de samenstelling van pendelstromen?	DG2412	B	Onderzoek		MenG
Advisory Board DMI Pilot integrale monitoring en effectberekening van Klimaatdoelstellingen	DG2422	B	KaT		MenG
Woningbouwopgave	DG2513	B	KaT		MenG
(Duurzamere) bereikbaarheid van bedrijventerreinen	DG2514	B	Onderzoek	2 Duurzaam	MenG
Inbreng IenW in de Nota Ruimte	DG2515	B	KaT		MenG
Data binnenvaartvloot	DG2505	B	Vooronderzoek		MZ
Welke instrumenten zijn er voor verduurzaming van kleine schepen?	DG2413	B	Onderzoek	2 Duurzaam	MZ
Datalandschap Nederlandse zeevloot	DG2506	B	Vooronderzoek		MZ
Ammoniaktransport met zeeschepen en binnenvaartschepen en de opslag in zeehavens	DG2516	B	KaT	2 Duurzaam	MZ

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Directie
Verkenning van de toekomst van het bunkeren van scheepsbrandstof in de Rotterdamse haven	DG2517	B	KaT		MZ
Ondersteuning Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening	DG2518	B	Kat		VRO
Electric Road Systems	DG2309	B	KaT		VWH
Mogelijke effecten van Artificial Intelligence (AI) op de mobiliteit van de toekomst	DG2519	B	Vooronderzoek		KiM

Kennislijn C

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Directie
Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA	E712	C	KaT		ASA FEZ
Werkgroep discontovoet en risico opslag transportinfrastructuur	ER2119	C	KaT		ASA FEZ
Internationale agendering van brede welvaart in het mobiliteitsbeleid	ER2506	C	KaT		DGMI
Hervorming autobelastingen (Balansonderzoek)	ER2505	C	KaT		DuMo
Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	ER2121	C	KaT		FEZ
Ophogingsmethodiek van reistijdwaardering voor prognosejaren	ER2404	C	Onderzoek		ISM
Bekostigingsvraagstukken	ER2302	C	KaT		ISM
Afweegkaders voor innovatieve maatregelen	ER2402	C	KaT		ISM
Follow-up brede welvaart en mobiliteit	ER2201	C	KaT		ISM
Zicht op mobiliteitsbudgetten	ER2403	C	Vooronderzoek		ISM
Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer	ER2515	C	Onderzoek		KiM
Economische effecten en luchthavenbesluiten regionale luchthavens	ER2104	C	KaT		LV
Follow-up onderzoeksagenda werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's	ER2221	C	KaT		LV
Vliegbelasting	ER2511	C	KaT		LV
Maatschappelijk belang van kleine luchtvaart (General Aviation)	ER2510	C	Onderzoek	4 Economie	LV
Kwaliteitsborging evaluatie werking regelgeving van luchthaventarieven	ER2512	C	KaT		LV
Beleidskader netwerkqualiteit luchtvaart	ER2513	C	KaT		LV
(Prijs)elasticiteiten luchtvaart	ER2514	C	Vooronderzoek		LV
Het belang van mobiliteit in grensregio's	ER2506	C	Onderzoek	3 Schaarste	MenG
Modal shift goederenvervoer: belemmeringen, langetermijninstrumenten en evaluatie	ER2318	C	Onderzoek en KaT	4 Economie	MZ

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Directie
Binnenvaarttafels	ER2319	C	KaT		MZ
'Hands-on' modal shift programma goederenvervoer	ER2218	C	KaT		MZ
Goederencorridorprogramma's	ER2317	C	KaT		MZ
Ontwikkelingen buisleidingen	MM1802	C	KaT		MZ
Nederland Distributieland revisited?	ER2414	C	Onderzoek	4 Economie	MZ
Maritieme monitors	EA1614	C	KaT		MZ
Herijking Havennota en ontwikkelrichtingen Nederlandse zeehavens	ER2419	C	Onderzoek en KaT	4 Economie	MZ
Lange termijn gevolgen van droogte op vaarwegen voor economie en infrastructuurbeleid	ER2507	C	Onderzoek	4 Economie	MZ
Veerkracht in het goederenvervoersysteem	ER2508	C	Onderzoek	4 Economie	MZ
Wat is de invloed van veranderende consumptie- en productiepatronen op (het belang van) goederenvervoer?	ER2509	C	Onderzoek	4 Economie	MZ
Langetermijnvisie marktordering Hoofdrailnet	ER2229	C	KaT		OVS
Beleidsvaluatie beschikbaarheidsvergoeding ov	ER2306	C	KaT		OVS
Bedrijfseconomisch rendement van de spoorgoederenvervoersector	ER2501	C	KaT		OVS
Maatschappelijke effecten van stationsontwikkeling	ER2502	C	Onderzoek		OVS
Periodieke rapportage artikel 13 spoor	ER2503	C	KaT		OVS
Keuzemogelijkheden marktordering spoor	ER2408	C	Onderzoek	1 Bereikbaar	OVS
Toekomstvisie spoorgoederenvervoer	ER2307	C	KaT		OVS
Financiële prikkels vervoerswijzen personenmobiliteit	ER2406	C	Onderzoek	3 Schaarste	WV
Evaluatie programma Vrachtwagenheffing	ER2311	C	KaT		WV
Evaluatie tachograafvrijstelling elektrische bedrijfsvoertuigen	ER2504	C	KaT		WV
Basiskwaliteitsniveau netwerken	ER2310	C	KaT		WV MZ

Bijlage C: Overzicht projecten naar IenW-directie



*Lange lijnen

- 1 Bereikbaarheid optimaliseren
- 2 Duurzame mobiliteit vormgeven
- 3 Schaarste en het verdelen van bereikbaarheid
- 4 Faciliteren economische ontwikkeling

Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Vervolgfragen over de betaalbaarheid van mobiliteit	MB2507	A	KaT		OVS WV
Mobiliteits- en bereikbaarheidsarmoede	MB2107	A	KaT		OVS WV
Omgaan met afnemende bereikbaarheid van voorzieningen	MB2402	A	Vooronderzoek	1 Bereikbaar 3 Schaarste	MenG WV OVS
De invloed van demografische ontwikkelingen op mobiliteit en bereikbaarheid	MB2421	A	Onderzoek	1 Bereikbaar	
Beweging in reisgedrag van scholieren en studenten	MB2508	A	Onderzoek		OVS WV MenG
Spitsspreiden	MB2110	A	KaT	1 Bereikbaar	OVS WV MenG
Mobiliteitsvisie	MB2220	A	KaT		WV OVS MenG MZ LV DuMo
Integrale Mobiliteitsanalyse	MB2322	A	KaT		
Deelmobiliteit	MB2509	A	KaT		OVS WV MenG
Omvang en potentie van coöperatief autodelen	MB2521	A	Onderzoek		WV OVS MenG
Ophogingsmethodiek van reistijdwaardering voor prognosejaren	ER2404	C	Onderzoek		
Bekostigingsvraagstukken	ER2302	C	KaT		MenG
Afweegkaders voor innovatieve maatregelen	ER2402	C	KaT		
Follow-up brede welvaart en mobiliteit	ER2201	C	KaT		
Zicht op mobiliteitsbudgetten	ER2403	C	Vooronderzoek		

Directie Duurzame Mobiliteit

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Vergroening van reisgedrag	MB2305	A	KaT		
Vergroening recreatieve reizen	MB2307	A	Onderzoek	2 Duurzaam	OVS WV LV

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Gezondheidseffecten van fietsen	DG2107	A	KaT		
E-fiets gebruik van kinderen	MB2502	A	Vooronderzoek		WV
Atlas van de fiets	MB2504	A	Vooronderzoek		
Ketenmobiliteit en de rol van de voetganger daarin	MB2505	A	Vooronderzoek		OVS
Doelgroepen en klimaatbeleid	MB2503	A	Onderzoek	3 Schaarste	
Effectiviteit van fietsinfrastructuur	MB2407	A	KaT		
Fietsintensiteiten op regionale verbindingen	MB2408	A	KaT		ISM
Kennisinbreng actieve vervoerwijzen	MG1603	A	KaT		
Fietsstimulering bij werkgevers	MB2404	A	Vooronderzoek		
De invloed van de e-fiets op het fietslandschap	MB2506	A	KaT		
Welk beleid zou behulpzaam kunnen zijn om een eventueel toekomstig tekort aan CO ₂ -neutrale energie te voorkomen?	DG2206	B	Onderzoek	2 Duurzaam 3 Schaarste	LV MZ WV
Coping strategieën bij te weinig grondstoffen voor biodiesel	DG2404	B	Onderzoek		
Transitiekarten duurzame mobiliteit	DG2221	B	KaT		
Energiemix en prijsontwikkeling hernieuwbare brandstoffen voor het wegvervoer	DG2423	B	KaT	2 Duurzaam	
Import versus productie van duurzame energiedragers	DG2509	B	Onderzoek	2 Duurzaam	MZ
Belangrijke ontwikkelingen voor het halen van de klimaatdoelen voor de mobiliteit	DG2510	B	KaT	2 Duurzaam	
Wat is de impact van niche voertuigen op de CO ₂ -opgave?	DG2511	B	Vooronderzoek		
Duurzaam goederenvervoer en hubs	DG2507	B	Onderzoek	2 Duurzaam 4 Economie	
Wetenschappelijke bijdrage Nationaal Burgerberaad Klimaat	DG2410	B	KaT		
Hervorming autobelastingen (Balansonderzoek)	ER2505	C	KaT		WV

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Bus Rapid Transit	MB2113	A	Onderzoek		WV
Openbaar vervoer in de regio	MB2512	A	Onderzoek	1 Bereikbaar 3 Schaarste	ISM
Effect van overstappen op de reizigersvraag	MB2513	A	Vooronderzoek		
Internationaal personenvervoer	MB2210	A	KaT		LV
Kosten auto versus kosten openbaar vervoer	MB2214	A	KaT		WV

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Ontwikkeling brede ov-monitor en monitoring en evaluatie extra financiële middelen voor regionaal ov	MB2409	A	KaT		
Innovatie-agenda openbaar vervoer en spoor	MB2413	A	KaT		
Monitoring Toekomstbeeld ov	BR1420	A	KaT		
Stadsregionaal ov	MB2514	A	KaT	1 Bereikbaar	
Vervolgonderzoek landelijk kortingsproduct ov	MB2515	A	KaT		
Keuzemogelijkheden marktordening spoor	ER2408	C	Onderzoek	1 Bereikbaar	
Langetermijnvisie marktordening Hoofdrailnet	ER2229	C	KaT		
Beleidsvaluatie beschikbaarheidsvergoeding ov	ER2306	C	KaT		
Toekomstvisie spoorgoederenvervoer	ER2307	C	KaT		
Bedrijfseconomisch rendement van de spoorgoederenvervoersector	ER2501	C	KaT		
Maatschappelijke effecten van stationsontwikkeling	ER2502	C	Onderzoek		MenG
Periodieke rapportage artikel 13 spoor	ER2503	C	KaT		

Directie Wegen en Verkeersveiligheid en programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
De impact van het massale gebruik van digitale reisinformatie op routekeuze en bereikbaarheid	MB2516	A	Vooronderzoek	1 Bereikbaar 4 Economie	OVS
Ontwikkelingen in zelfrijdend vervoer en de effecten op beleidsdoelstellingen	MB2517	A	Onderzoek	1 Bereikbaar	ISM
Vervolg Atlas van de auto	MB218	A	KaT en Vooronderzoek		ISM
Mobiliteitshubs	MB2415	A	KaT		OVS
Monitor op het gebied van smart mobility	MB2115	A	KaT		
Toekomstvisie automobilititeit	MB2015	A	KaT		
EU gedelegeerde verordening Multimodale Verkeersinformatiediensten (MMTIS)	MB2519	A	KaT		
Electric Road Systems	DG2309	B	KaT		
Financiële prikkels vervoerwijzen personenmobiliteit	ER2406	C	Onderzoek	3 Schaarste	
Basiskwaliteitsniveau netwerken	ER2310	C	KaT		MZ OVS
Evaluatie programma Vrachtwagenheffing	ER2311	C	KaT		
Evaluatie tachograafvrijstelling elektrische bedrijfsvoertuigen	ER2504	C	KaT		

Directie Mobiliteit en Gebieden en Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Naar een samenhangend pakket beleidsinstrumenten voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem	MB2417	A	Onderzoek		OVS WV LV MZ DuMo
Wat bepaalt de kenmerken van pendelstromen?	DG2412	B	Onderzoek		
Advisory Board DMI Pilot integrale monitoring en effectberekening van Klimaatdoelstellingen	DG2422	B	KaT		
Woningbouwopgave	DG2513	B	KaT		VRO
(Duurzamere) bereikbaarheid van bedrijventerreinen	DG2514	B	Onderzoek	2 Duurzaam	ISM VRO
Inbreng lenW in de Nota Ruimte	DG2515	B	KaT		VRO
Ondersteuning Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening	DG2518	B	Kat		MenG
Het belang van mobiliteit in grensregio's	ER2506	C	Onderzoek	3 Schaarste	WV OVS VRO

Directie Luchtvaart en Programmadirectie Omgeving Luchthaven Schiphol

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Vervoerwijzekeuze in internationaal personenvervoer	MB2510	A	Onderzoek	2 Duurzaam	OVS WV
Aeolus	B1014	A	KaT		
Kennisagenda luchtvaartbeleid	MB2419	A	KaT		
Rekenregels CO ₂ -uitstoot van de luchtvaart	DG2127	B	KaT		
Roadmaps innovatiestrategie luchtvaart	DG2416	B	KaT		
Economische effecten en luchthavenbesluiten regionale luchthavens	ER2104	C	KaT		
Follow-up onderzoeksagenda werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's	ER2221	C	KaT		FEZ
Maatschappelijk belang van kleine luchtvaart (General Aviation)	ER2510	C	Onderzoek	4 Economie	
Vliegbelasting	ER2511	C	KaT		
Evaluatie werking regelgeving van luchthaventarieven	ER2512	C	KaT		
Beleidskader netwerkqualiteit luchtvaart	ER2513	C	KaT		
(Prijs)elasticiteiten luchtvaart	ER2514	C	Vooronderzoek		

Directie Maritieme Zaken

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Digitalisering in logistiek	MB2511	A	Vooronderzoek	4 Economie	
Actieagenda goederenvervoer	MB2321	A	KaT		
In- uit- en doorvoerstatistiek	DM1717	A	KaT		
Geharmoniseerd en geïntegreerd goederenvervoerbestand	MB2520	A	KaT		
Data binnenvaartvloot	DG2505	B	Vooronderzoek		
Welke instrumenten zijn er voor verduurzaming van kleine schepen?	DG2413	B	Onderzoek	2 Duurzaam	
Datalandschap Nederlandse zeevloot	DG2506	B	Vooronderzoek		
Ammoniaktransport met zeeschepen en binnenvaartschepen en de opslag in zeehavens	DG2516	B	KaT	2 Duurzaam	
Verkenning van de toekomst van het bunkeren van scheepsbrandstof in de Rotterdamse haven	DG2517	B	KaT		
Modal shift goederenvervoer: belemmeringen, langetermijninstrumenten en evaluatie	ER2318	C	KaT en Onderzoek	4 Economie	
Nederland Distributieland revisited?	ER2414	C	Onderzoek	4 Economie	OVS
Binnenvaartafels	ER2319	C	KaT		
'Hands on' modal shift programma goederenvervoer	ER2218	C	KaT		
Goederencorridorprogramma's	ER2317	C	KaT		
Ontwikkelingen buisleidingen	MM1802	C	KaT		
Maritieme monitors	EA1614	C	KaT		
Herijking Havennota en ontwikkelrichtingen voor Nederlandse zeehavens	ER2419	C	KaT en Onderzoek	4 Economie	
Lange termijn gevolgen van droogte op vaarwegen voor economie en infrastructuurbeleid	ER2507	C	Onderzoek	4 Economie	
Veerkracht in het goederenvervoersysteem	ER2508	C	Onderzoek	4 Economie	
Wat is de invloed van veranderende consumptie- en productiepatronen op (het belang van) goederenvervoer?	ER2509	C	Onderzoek	4 Economie	OVS
Basiskwaliteitsniveau netwerken	ER2310	C	KaT		WV OVS

Directie Algemeen Strategisch Advies en Concerndirectie Financieel Economische Zaken

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Kennisbijdrage Behavioural In-sights Team (BIT) van IenW	DG2319	B	KaT		
Borgen kwaliteit en consistentie afwegingsinstrument MKBA	E712	C	KaT		

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Werkgroep discontovoet en risico opslag transportinfrastructuur	ER2119	C	KaT		
Verbetering kwaliteit begroting en verantwoording	ER2121	C	KaT		

Directoraat-generaal Water en Bodem

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Klimaatbestendige netwerken	DG2504	B	KaT		MZ

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Kennisinbreng voor Nederland in de UNECE Inland Transport Committee	DG2501	B	KaT		
ITIO-model	DG2502	B	KaT		
Hoe beïnvloedt de digitale wereld de fysieke mobiliteitswereld?	DG2503	B	Vooronderzoek		ISM
Internationale agendering van brede welvaart in het mobiliteitsbeleid	ER2516	C	KaT		

Projecten zonder directe vraagsteller of gericht op kennisontwikkeling

Project	Nummer	Kennislijn	Type	Lange lijn	Andere directies
Mobiliteitsbeeld 2025	MB2501	A	Onderzoek		
Mobiliteitspanel Nederland (MPN): data-inwinning, data-disseminatie en communicatie	DM1720	A	Onderzoek		
Maatwerkonderzoek met MPN	DM1702	A	Onderzoek		
Modelontwikkeling	DM1106	A	KaT		
Kennisbijdrage aan het CBS-mobiliteitsonderzoek ODIN	DM1719	A	KaT		
Bijdrage scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO)	MB2422	A	KaT		
Hoe ziet het transitie-systeem eruit van duurzaam goederenvervoer?	DG2512	B	Vooronderzoek		ISM
Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer	ER2515	C	Onderzoek		WV MZ OVS
Mogelijke effecten van Artificial Intelligence (AI) op de mobiliteit van de toekomst	DG2519	B	Vooronderzoek		

Colofon

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

Publicatie:

Januari 2025

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

Vormgeving en opmaak:

IenW en Tappan Communicatie

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon:

070 456 1965

Website:

www.kimnet.nl

E-mail:

info@kimnet.nl

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