



## Aanleiding

In de jaren 2004-2010 hebben vele organisaties geparticipeerd in en/of financieel bijgedragen aan het in het ICES/KIS-3 programma<sup>1</sup> Transumo. Een aantal van u heeft bestuursfuncties of managementtaken voor Transumo vervuld. Mogelijk was u niet direct betrokken, maar heeft u het programma wel op enige afstand gevolgd vanwege uw belangstelling voor mobiliteitsonderzoek of voor de aanpak van praktijkgericht onderzoek, zoals in Transumo is ontwikkeld en uitgevoerd.

Na 2010 heeft Stichting Transumo de 'erfenis van Transumo' verder in Nederland verspreid -in het kader van het programma Transumo Footprint- en daardoor een bijdrage kunnen leveren aan diverse ontwikkelingen in het mobiliteitsdomein. In december 2018 zijn activiteiten beëindigd en is de Stichting Transumo geliquideerd.

Via deze notitie informeren wij u graag over de Transumo Footprint-activiteiten, ervaringen en resultaten.

## Van Transumo naar Transumo Footprint

Na de afronding van het praktijkonderzoek in het ICES/KIS-programma Transumo per 1 september 2010, is de Stichting Transumo op advies van de toenmalige participanten blijven bestaan. De stichting heeft mede door de heer Siebe Riedstra namens het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat toegekend subsidiebudget voor een kennisdisseminatieproject, de mogelijkheid gekregen om de in Transumo ontwikkelde kennis verder in Nederland te verspreiden en om het transitieproces naar verduurzaming van de mobiliteit met gerichte initiatieven aan te jagen c.q. kortstondig te faciliteren. Deze -vooral kennisdisseminatie- activiteiten zijn als programma Transumo Footprint uitgevoerd.

## Organisatie en besturing

Het is in 2010 de wens van het bestuur, van de Commissie van Wijzen en van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geweest om de erfenis van Transumo onder te brengen bij een professionele en stabiele kennisorganisatie in het mobiliteitsdomein. Eind 2010 heeft de Stichting CURNET zich aangediend als ankerplaats voor Transumo Footprint. CURNET kon faciliteren bij vooral de kennisdisseminatie en de uitbouw van de digitale kennisdatabase. Bijkomend voordeel was dat CURNET goed gepositioneerd was om het mobiliteitsnetwerk van Transumo te verbinden met netwerken in andere domeinen, zoals bouw, energie, ruimte en economie; verbindingen die kunnen bijdragen aan de verduurzaming van het mobiliteitssysteem. Transumo Footprint is eind 2010 als (nieuw) mobiliteitsprogramma binnen CURNET gestart en CURNET heeft voor de uitvoering van het programma Transumo Footprint de heer Jan Klinkenberg (voormalig zakelijk directeur van Transumo) in dienst genomen.

---

<sup>1</sup> Ook bekend als Bsik-programma (Bsik staat voor Besluit Subsidies Investerings Kennisinfrastuctuur).

De Stichting Transumo heeft vanaf 2010 een afgeslankt bestuur gehad, bestaande uit de heren Carel Paauwe (voorzitter) en Dirk 't Hooft (penningmeester). De Raad van Participanten is ontbonden. Het bestuur heeft zorggedragen voor bewaking van het Transumo-gedachtengoed in de activiteiten van Transumo Footprint, voor de contractvorming met de uitvoeringsorganisatie en voor financieel beheer. Voor verankering en continuïteit heeft Carel Paauwe zitting genomen in het bestuur van CURNET.

Na een medio 2012 uitgevoerde evaluatie van de toegevoegde waarde van de samenwerking met CURNET heeft het bestuur ervoor gekozen na twee jaar een andere samenwerkingspartner te zoeken. De belangrijkste reden hiervoor was zorg over het toekomstperspectief voor CURNET als kennisorganisatie in het ruimtelijke orderingsdomein en de inhoudelijke focus van CURNET<sup>2</sup>. Het bestuur heeft besloten over te stappen naar Platform31 dat zich (na de fusie van Nicis Institute, Nirov, KEI en SEV medio 2012) ontwikkelde tot het nationale kennis- en innovatienetwerk voor stedelijke en regionale ontwikkeling. Jan Klinkenberg kon zijn activiteiten als programmamanager Transumo Footprint voortzetten, in dienst van Platform31. De facilitering door Platform31 heeft adequaat plaatsgevonden.

Het bestuur heeft zowel met CURNET als met Platform31 een projectovereenkomst gesloten voor de uitvoering van Transumo Footprint, waarin ook de personeelskosten van de programmamanager waren opgenomen. Na afloop van elk kalenderjaar heeft het bestuur een jaarrekening van de Stichting Transumo opgesteld en deze laten controleren door accountant EY. Vanaf 2017 is deze controle overgenomen door MDM Accountants. Het bestuur heeft op 20 december 2017 het definitieve besluit genomen tot liquidatie van de Stichting Transumo per ultimo 2018. Het voornemen hiertoe is eind 2016 schriftelijk aan de (voormalige) participanten van Transumo meegedeeld.

In december 2018 is aan alle activiteiten van Transumo Footprint een eind gekomen, waarna het liquidatietraject van de stichting is ingezet. Dit liquidatieproces is in december 2018 afgerond.

## Focus

Transumo Footprint heeft zich de eerste twee jaar gericht op de totale inhoudelijke scope van Transumo, namelijk de thema's personenmobiliteit, verkeersmanagement, logistiek en de relatie tussen ruimte en mobiliteit. Gebleken is dat het thema logistiek meer dan voldoende is belegd bij Connekt, Dinalog, TKI Logistiek en de brancheorganisaties (EVO, TLN, NDL, KNV e.d.). Connekt speelt ook een duidelijke rol in het verkeersmanagement (sterk ICT-gedreven). Voor de kennisdisseminatie over de thema's op het terrein van personenmobiliteit (mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer, beprijzen e.d.) en de relatie tussen mobiliteit en ruimte ligt dat anders. Daar mist een organisatie die deze rol op zich neemt en is sprake van een vacuüm.

Vanaf 2012 is het inhoudelijk accent van Transumo Footprint wat sterker komen te liggen op de betekenis van de transitie naar duurzame mobiliteit voor de stedelijke regio's. Er zijn vooral initiatieven genomen die bijdragen aan het versterken van de interactie tussen ruimte en mobiliteit, en aan het versterken van de positie van de fiets als instrument voor onder andere de verduurzaming van de mobiliteit in stedelijke regio's.

---

<sup>2</sup> Achteraf gezien was deze zorg terecht. In 2013 is CURNET gefuseerd met SBR, waarbij de inhoudelijke focus zich versmalde van ruimtelijke ordening naar verbetering van het bouwproces. Vier jaar later hield fusieorganisatie SBRCURNET op te bestaan, nadat geen passend verdienmodel kon worden gevonden.

Daarnaast is sterk ingezet op het verbinden van activiteiten van Transumo Footprint met activiteiten van VerDuS<sup>3</sup>, voor zover ze betrekking hadden op vernieuwing in het (personen)mobilitéitsdomein en het bijeenhouden van in Transumo ontstane tripartiete relatienetwerken. Zo zijn onder andere enkele levendige '*communities of research and practice*' aan de kant van de personenmobiliteit en de relatie met ruimtelijke inrichting tot stand gebracht, kortlopende onderzoeksinitiatieven gezamenlijk gefinancierd en aangestuurd en kennisdisseminatieactiviteiten gecombineerd (bijvoorbeeld publicaties en events).


## Kennisdisseminatie Transumo Footprint

De kennisdisseminatie heeft zowel over de inhoud van Transumo-onderzoek als over de ondersteunende processen (het kennismanagement) plaatsgevonden. Transumo Footprint richtte zich als volgt op kennisdisseminatie en versterking van het relatienetwerk:

- Verspreiden van de binnen Transumo ontwikkelde kennis over de transitie naar duurzame mobiliteit op congressen en seminars en via artikelen in vakbladen.
- Verankeren en verder uitbouwen van kennisdatabases in het mobiliteitsdomein.
- Bijdragen aan nieuwe praktijkprojecten.
- Inbrengen van Transumo-netwerk, thema's en (proces)ervaringen met praktijkonderzoek in onderzoeksprogramma's.
- Opzetten en bijdragen aan '*communities of research and practice*', waarin onderzoekers en praktijkpartners van elkaar leren over en elkaar 'verrijken' op inhoudelijke thema's.

Een aantal van de meest in het oog springende initiatieven en bijdragen van Transumo Footprint wordt in het vervolg van deze notitie toegelicht.

### *Seminars:*

 In het kader van het vijfjarig jubileum van Binnenstadservice is in 2013 met Transumo-projectleider Birgit Hendriks (Eco2City) een seminar over stedelijke mobiliteit en transport georganiseerd. Op dit **praktijkseminar Urban Mobility & Transport van Eco2City** is neergezet:

- Hoe initiatieven als Binnenstadservice kunnen bijdragen aan een hoge kwaliteit van de stad.
- Hoe ingespeeld kan worden op de toenemende vraag van consumenten en
- Hoe dit soort nieuwe formules voor stadsdistributie ingezet kunnen worden voor specifieke complexen als universiteiten, grote stations, evenementen en dergelijke.

Er is op het seminar een relatie gelegd met EU-onderzoek, relevante Dinalog-projecten en de ontwikkeling van het VerDuS-programma Duurzame Logistiek. Via tijdschriftartikelen (Nieuwsblad Transport, Verkeerskunde) en nieuwsberichten op relevante websites is de kennis verder verspreid.

---

<sup>3</sup> Binnen het kennisinitiatief VerDuS (Verbinden van Duurzame Steden) ontwikkelen wetenschappelijk onderzoekers in samenwerking met experts uit de praktijk kennis om in te spelen op vraagstukken rond onder meer verstedelijking, ruimte, mobiliteit en transport. VerDuS is een initiatief van NWO (de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek), Platform 31 en verschillende ministeries (Infrastructuur en Waterstaat, Economische Zaken en Klimaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties). In een later stadium zijn NRPO-SIA (financier van onderzoek aan hogescholen) en Platform31 aangesloten.

- ✚ In 2013 is met Platform31 het **VOC<sup>4</sup>-symposium Mobiliteit en Ruimte: de boven- en onderkant van de openbaar vervoermarkt** georganiseerd. In dit seminar heeft onder andere Transumo-projectleider Daan van Egeraat de in Transumo ontwikkelde kennis over openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en beprijzen ingebracht.
- ✚ In 2014 is een sessie over Spitsmijden georganiseerd op het **Beter Benutten Congres** met twee Transumo-projectleiders, Rien van der Knaap (OC Mobility) en Daan van Egeraat (Montefeltro). In de sessie is de actuele kennis over Spitsmijden-experimenten op de weg en in het openbaar vervoer breed onder de aandacht gebracht van de praktijk. De sessie ging in op vragen als: Wat weten we inmiddels van de verschillende initiatieven, her en der in Nederland en 3 jaar na Transumo? Hoe gaat Spitsmijden verder? Waar liggen taken voor overheden en voor bedrijven? Welke vervolgvragen liggen er en hoe kunnen die verder opgepakt worden?
- ✚ Verder heeft de programmamanager in 2014 een inhoudelijke bijdrage geleverd aan het **DHV-congres Ruimte voor mobiliteit; 50 jaar verder**, in 2015 aan het **KiM-symposium Leren van en voor nieuwe mobiliteit** en aan de **Inspiratiemiddag hoogwaardig duurzaam openbaar vervoer van CROW-KpVV en Movares**, in 2016 aan het **KiM-symposium Mobiliteit van 2006 tot 2026** en aan de **Dag van Stad en Regio van Platform31**.

### *Artikelen in vakbladen:*

- ✚ Voor het tijdschrift **Rooilijn** is een artikel geschreven over praktijkgericht onderzoek: *Bereikbaarheidsonderzoek sterker praktijkgericht* (2012/3, pag. 160-167)<sup>5</sup>. Rooilijn is het tijdschrift voor wetenschap en beleid in de ruimtelijke ordening. Bestuurders staan voor grote uitdagingen om steden op de lange termijn duurzaam bereikbaar te houden. Dit vraagt om een versterkte samenhang van ruimtelijk en bereikbaarheidsbeleid in stedelijke regio's. Hiervoor zijn nieuwe bestuurlijke en financiële arrangementen en innovaties noodzakelijk. Met de werkwijze van het initiatief VerDuS komen doorbraken op dit terrein binnen bereik. Bovendien wordt helder hoe met praktijkgericht onderzoek kan worden voorzien in de bestaande kennis- en innovatiebehoefte. Diverse projecten en resultaten van Transumo worden hierbij als voorbeeld aangehaald.
- ✚ In de **Rooilijn**-special die bij de afsluiting van het onderzoeksprogramma Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (DBR) is uitgebracht zijn is bijgedragen aan een tweetal artikelen waarin de combinatie is gemaakt van inhoudelijke- en proceservaringen van Transumo en DBR en van ervaringen met het functioneren van twee 'communities of research and practice' die met steun van Transumo Footprint zijn gerealiseerd (een fiets-community en een community voor *Transit Oriented Development*).

Samen met Transumo-projectleider Luca Bertolini (Universiteit van Amsterdam) is het artikel *Fietsland Nederland, er liggen nog kansen* (2014/3, pag. 164-171)<sup>6</sup> tot stand gekomen. De fiets als veelgebruikt vervoermiddel is belangrijk voor het bevorderen van duurzame mobiliteit. Om het fietsgebruik te stimuleren en te accommoderen, moeten beleidsmakers zich verdiepen in de toekomstige ontwikkelingen. Ook moeten ze inzicht krijgen in de effecten van fietsbeleid. Het gebruik van de fiets is onderhevig aan verandering. Een belangrijke ontwikkeling is de onvermoede potentie van de elektrische fiets om het fietsen in het algemeen te stimuleren.

---

<sup>4</sup> VOC staat voor Vervoersautoriteiten Openbaar vervoer Centrumsteden (middelgrote gemeenten die opdracht verleenden voor exploitatie van openbaar vervoerdiensten).

<sup>5</sup> <http://archieff.rooilijn.nl/download?type=document&identifier=559931>

<sup>6</sup> <http://archieff.rooilijn.nl/download?type=document&identifier=513921>

Daarnaast is bijgedragen aan een artikel van Transumo-onderzoeker Karst Geurs (Universiteit Twente), getiteld *Ruimte, mobiliteit en bereikbaarheid succesvol combineren* (2014/3, pag. 202-207)<sup>7</sup>. Een samenhangende aanpak van het ruimtelijke en infrastructuurbeleid staat hoog op de beleidsagenda van het rijk en veel regio's maar is geen vanzelfsprekendheid. Gelijktijdige planning van transportnetwerken en ruimtelijke ordening kan synergie opleveren. Nieuwe financieringsinstrumenten (onder andere ontwikkeld door Transumo-onderzoeker Erwin van der Krabben (Radboud Universiteit Nijmegen)) bieden mogelijkheden voor de implementatie van Transit Oriented Development, een veelbesproken concept op dit gebied. Toch blijft implementatie in de praktijk lastig.

- ✚ In **Verkeerskunde** (2013/1) heeft Nettie Bakker (Acquire Publishing) in de rubriek Smaakmakers een interview gepubliceerd met de titel *De petten van Jan Klinkenberg*, waarin de rol van de programmamanager als verbinder in het mobiliteitsnetwerk wordt verduidelijkt.

*Citaat: 'Mijn rol is een soort kennismakelaar; ervoor zorgen dat de onderzoekers permanent gevoed worden door de praktijk. VerDuS, Transumo Footprint en enkele praktijkpartners hebben voor dit doel bijvoorbeeld kennisnetwerken opgericht (communities of research and practice). Ik verken de haalbaarheid, zoek het gemeenschappelijk belang, breng partijen bij elkaar en probeer communities financieel mogelijk te maken. Ik ben een verbinder en het oliemannetje dat zorgt dat alles soepel loopt. Het draait er altijd om de gemeenschappelijke belangen te vinden, waar zitten de urgenties, en wat is er dan mogelijk?'*

- ✚ In een special van het tijdschrift **Bestuurskunde** (2015/4) is met Ymkje de Boer (YMdeBoer Advies) het artikel *Kenniscocreatie rond vernieuwing gebiedsontwikkeling is zinnig*<sup>8</sup> geschreven, waarin op basis van ervaringen met uitvoering van praktijkgericht onderzoek in de programma's Transumo en Urban Regions in the Delta vier belangrijke succesvoorwaarden voor kenniscocreatie rond vernieuwing van de gebiedsontwikkeling zijn uitgewerkt: Zorg voor 'vitale' projectconsortia, verknop het onderzoekstraject met lopende planvormings- en beleidsprocessen, geef senior wetenschappers een grote rol en huur slimme procesmanagers in. Samenwerking op deze leest geschoeid levert naast wetenschappelijke verdieping en vernieuwing – alhoewel nu nog weinig zichtbaar in traditionele wetenschappelijke publicaties – vooral ook veel maatschappelijke meerwaarde op.

### *Kennisdatabases:*

- ✚ Na het verankeren van de erfenis van Transumo in een database is met Jan Ploeger (bestuurslid KIVI NIRIA) geprobeerd deze erfenis te verbinden met databases van andere organisaties in het mobiliteitsdomein. Mobiliteit raakt immers in sterke mate die andere domeinen (gezondheid, milieu, vitaliteit van stedelijke regio's e.d.) met hun eigen professionals en stakeholders. Kennis verzamelen, borgen, verdiepen, bespreken, delen, verrijken is belangrijker dan ooit. Desondanks blijft het vakgebied mobiliteit en daarmee de kennis versnipperd en niet optimaal vindbaar voor een groeiende groep gebruikers. Transumo Footprint is aanjager geweest van de **Kennisportal Mobiliteit en Transport (KMT 1.0)** die in 2012 tot stand is gekomen. Deze versie heeft tot eind 2017 online gestaan, waarbij vakvereniging KIVI NIRIA de exploitatiekosten heeft betaald.

---

<sup>7</sup> <http://archief.rooilijn.nl/download?type=document&identifier=513925>

<sup>8</sup>

[https://www.researchgate.net/publication/283811546\\_Kenniscocreatie\\_rond\\_vernieuwing\\_gebiedsontwikkeling\\_is\\_zinnig](https://www.researchgate.net/publication/283811546_Kenniscocreatie_rond_vernieuwing_gebiedsontwikkeling_is_zinnig)

De Kennisportal versie 1.0 doorzocht de databases van 10 aangesloten kennisinstellingen (CROW, CURNET, Fietsberaad, KiM, KpVV, Planbureau voor de Leefomgeving, Raad voor de Leefomgeving, SWOV, TNO en Transumo). Verder bood de kennisportal inzicht in het netwerk: Welke organisatie vervult welke rol in het netwerk (beleidsadvies, uitvoerder van onderzoek, verspreider van kennis en dergelijke) voor verschillende inhoudelijke thema's. Daarnaast tapte de kennisportal automatisch nieuwsberichten en agenda-items af van websites van aangesloten organisaties.

Gebleken is dat een kennisportal weinig toegevoegde waarde voor de wetenschap en de vakwereld heeft als er niet zeer regelmatig nieuwe content mee wordt ontsloten. Dit werkt alleen als een (bezoldigde) redactie zich continue met content en kwaliteitsbewaking kan bezighouden. Daarom is vervolgens met zo'n 30 organisaties in het mobiliteitsdomein gekeken naar mogelijkheden om invulling aan zo'n redactie te geven en de exploitatie van de **Kennisportal Mobiliteit en Transport (KMT 2.0)** òf zelf uit te voeren òf onder te brengen bij Acquire Publishing, de belangrijkste uitgever van vakbladen en organisator van congressen en seminars voor de vakwereld in het mobiliteitsdomein.

Het streven was om een gratis toegankelijke bron met gevalideerde kennis aan te bieden, die tot in lengte van jaren wordt onderhouden en zo een kennisfundament onder het (lerend vermogen van het) vakgebied legt. Naast dit fundamentele doel heeft het KMT2.0 ook een praktisch kennisdoel, namelijk stimuleren dat alle gevalideerde kennis de gebruikers daadwerkelijk bereikt, ze stimuleert om ermee aan de slag te gaan en om zo te bevorderen dat het wiel niet op (al te veel) plekken wordt uitgevonden. Door het consequent verzamelen, publiceren én analyseren van gevalideerde content kunnen trends worden gesignaleerd, lacunes worden aangestipt of behoefte aan verdiepend/vervolg-artikelen (inclusief factsheets, onderzoeken en dergelijke) worden gesignaleerd. Hoewel de ambitie breed werd gedeeld, er samen met het *Transitieteam Verkeer en Mobiliteit*<sup>9</sup> intensief gezocht is naar realisatiemogelijkheden en de bij de KMT 2.0 betrokken organisaties ook bereid waren tot samenwerking, is het om financiële redenen tot op heden (nog) niet mogelijk gebleken KMT 2.0 te ontwikkelen en in de markt te zetten.

- ✚ De oorspronkelijke **Transumo-website** met alle functionaliteiten is tot en met eind 2016 in de lucht gebleven. Erasmus Universiteit heeft de domeinnaam [www.transumo.nl](http://www.transumo.nl) beheerd. Daarna heeft Cerium het technisch beheer van de website overgenomen. De website is gecomprimeerd tot een database met alle Transumo-opbrengsten en als [www.transumofootprint.nl](http://www.transumofootprint.nl) online gegaan. Per 31-12-2018 is het beheercontract met Cerium beëindigd.

### *Bijdragen aan nieuwe projecten:*

- ✚ In 2014 is een inhoudelijke bijdrage geleverd aan **NL Fietsland**; *een pleidooi voor een duurzaam, concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig, gezond & vitaal Nederland* (ARTGINEERING in opdracht van CRA, 2014)<sup>10</sup>. NL Fietsland is een onderzoek naar de bijdrage die de fiets, als onderdeel van een multimodaal netwerk, kan leveren aan de rijksdoelstellingen zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uit dit onderzoek blijkt dat de bijdrage van de fiets aan een economisch concurrerend, bereikbaar en leefbaar Nederland, positief en kostenefficiënt is. Ook blijkt dat Nederland rechts en links ingehaald wordt als het gaat om innovatie, fiets en stad en dat er veel ruimte is voor verbetering. Met NL Fietsland pleitte de heer Riens Dijkstra (Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad, CRA) daarom voor hernieuwde rijksbetrokkenheid.

<sup>9</sup> <http://www.verkeerskunde.nl/kivi-en-transitieteam-zetten-stap-naar-verbonden.45080.lynkx>

<sup>10</sup> <https://www.binnenlandsbestuur.nl/Uploads/2014/11/NL-Fietsland.pdf>

In de eindrapportage zijn de twaalf belangrijkste argumenten voor dit pleidooi op een rij gezet en worden concrete aanbevelingen voor beleid geformuleerd. De Fietscommunity heeft als netwerk van rijk, regio, kennisinstellingen, adviesbureaus en belangenorganisaties als klankbord gefungeerd voor de Rijksadviseur.

✚ Er is door de programmamanager via deelname aan expertmeetings en persoonlijke consultatie een bijdrage geleverd aan het ANWB-project **Verkeer in de Stad**<sup>11</sup>. In het onderzoek naar robuuste stedelijke routestructuren is gekeken hoe de beschikbare ruimte in steden op een slimmere en veiligere manier kan worden gebruikt door al het stadsverkeer. Vooral het succes van de fiets is aanleiding om te bekijken hoe routes door steden anders kunnen worden ingericht, in samenhang met de overige openbare ruimte. De hieruit voortvloeiende ontwerpmethodiek heeft geleid tot het ANWB-project Verkeer in de Stad, dat sinds 2015 in uitvoering is.

✚ De programmamanager heeft de stuurgroep van het project **Spitsmijden in de Trein** voorgezeten. Het project is een voortvloeisel van eerdere Spitsmijden-experimenten in het kader van Transumo. Het is door vier vervoerbedrijven in vijf regio's uitgevoerd, in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, een aantal regionale overheden, TNO en Vrije Universiteit Amsterdam.

In het project, waarin ook Transumo-projectleiders Erik Verhoef (Vrije Universiteit Amsterdam) en Rien van der Knaap (OC Mobility) en Transumo-onderzoekers Diana Vonk-Noordegraaf (TNO) en Jasper Knockaert (Vrije Universiteit Amsterdam) participeerden, is inzicht verkregen in de mate waarin treinreizigers, en dan specifiek forenzen, bereid zijn om hun reisgedrag aan te passen en in welke mate werkgevers dit mogelijk maken. Spitsmijden in de trein vormt zo mogelijk een aanleiding voor spoorvervoerders om nieuwe treinabonnementsvormen te introduceren, met daarbij specifiek aandacht voor varianten van een dalurenabonnement.

In een serie praktijkexperimenten is onderzocht of en wanneer de deelnemers aan de proef bereid zijn buiten de spits met de trein te reizen. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de bereidheid van werkgevers om hun werknemers de mogelijkheid te bieden de spits te mijden. De gedragseffecten van Spitsmijden in de Trein waren niet wezenlijk anders dan die van de Spitsmijden op de Weg-projecten. Het inzetten van (geldelijke) beloningen blijkt, net als in eerdere Spitsmijden praktijkproeven, ook hier weer een effectief instrument om reizigers te prikkelen om hun reisgedrag aan te passen. De beloning leidt tot een significante reductie van het aantal spitsreizen onder deelnemers; de orde van grootte is een afname van het aandeel spitsreizen met 22%. Dit komt overeen met een daling van het aandeel spitsreizen in het dagelijkse totaal van de deelnemers met circa 9 procentpunt. De bevindingen uit dit project kunnen daarom bijdragen aan het verminderen van capaciteitsproblemen op spoortrajecten, zoals die zich voordoen in ochtend- en avondspits. BNV Mobility heeft een goed toegankelijke eindrapportage<sup>12</sup> van het project opgesteld.

✚ Transumo-projectleider Daan van Egeraat (Montefeltro) heeft als vervolg op binnen Transumo ontwikkelde bereikbaarheidsdiensten (onder andere mobiliteit scans en bereikbaarheidskaart) **UIT-JE AUTO** ontwikkeld, in samenwerking met een groot aantal Haagse partijen. UIT-JE AUTO<sup>13</sup> is een initiatief om een slimme en goedkope reisketen aan te bieden aan bezoekers van recreatieve bestemmingen en werkgevers. De basis is goedkoop parkeren door leegstaande parkeerplaatsen in de daluren van de eigenaar extern aan te bieden.

---

<sup>11</sup> <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-de-stad>

<sup>12</sup> <http://www.bnmobility.com/wp-content/uploads/2017/02/EindrapportSpitsmijdenindetrein.pdf>

<sup>13</sup> <https://www.uitjeauto.nl/nl/booking/product.html>




In Den Haag zijn nu de parkeerplaatsen van onder andere Bronovo Ziekenhuis en WorldForum aangesloten. Deze parkeerplaatsen zijn te reserveren in combinatie met taxi en openbaar vervoer. Bij de Uithof (Den Haag) is een dienst met Park + Bike geïntroduceerd.

Met Transumo Footprint-middelen is gebruikersonderzoek georganiseerd en zijn nieuwe arrangementen (diensten) ontwikkeld. De mobiliteitsdienst is inmiddels opgenomen in het Handboek P+R van CROW. De dienst is opgeschaald naar Maastricht (Health Campus) en is aangeboden in Utrecht (Science Park). De financiële middelen van Transumo Footprint zijn onder meer ingezet voor gebruikersonderzoek en de ontwikkeling van een website, een app en voor de opzet van online marketing.

 Het **Innovatieprogramma Mobiele Stad (IMS)** is gericht op concrete innovaties voor de integratie van mobiliteit, technologie en ruimte. IMS<sup>14</sup> wordt uitgevoerd in opdracht van provincie Gelderland, provincie Zuid-Holland, provincie Utrecht, provincie Noord-Brabant, provincie Noord-Holland, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Transumo Footprint. Universiteit van Amsterdam, Universiteit Twente, Radboud Universiteit Nijmegen, Design Academy Eindhoven en Bureau Noordzuiden voeren praktijkexperimenten uit, gericht op het ontwikkelen en testen van innovaties voor de integratie van mobiliteit, technologie en ruimte in steden en stedelijke regio's. Aan de praktijkexperimenten nemen onder andere Transumo-onderzoekers Luca Bertolini (Universiteit van Amsterdam), Karst Geurs (Universiteit Twente) en Erwin van der Krabben (Radboud Universiteit Nijmegen) deel.

IMS probeert een drietal concrete resultaten in de praktijk van mobiliteit en stedelijke ontwikkeling te bereiken: a) 10 tot 15 *uitgevoerde praktijkexperimenten* die zowel bijdragen aan de doelen van de betreffende provincie als een belangrijke voorbeeldwerking hebben voor andere provincies en het Rijk, b) *meer kennis en ervaring* bij gemeenten en provincies en het rijk, alsmede andere betrokken stakeholders, zowel op projectniveau (uitvoering, condities, belemmeringen, financiering, etc.) als op niveau van beleid (kaders, publieke afspraken, inzet instrumenten, en mogelijke investeringen) en c) *voorbeeldfunctie* van de praktijkexperimenten en opgedane ervaringen en *kennis verspreiden* naar andere provincies, gemeenten, intermediaire instellingen, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in het kader van de herijking en vernieuwing van het rijksbeleid. De programmamanager heeft zitting gehad in de Regiegroep van het IMS-project. De financiële bijdrage van Transumo Footprint is vooral ingezet voor de kennisdisseminatie van IMS.

 In 2018 is met financiële support vanuit Transumo Footprint een logistiek project van de grond gekomen dat zich richt op de verduurzaming van de logistiek. Het project **FMCG Bundeling, op zoek naar geschikte bundeling partners in de Benelux** is door Argusi in samenwerking met Procter & Gamble in Brussel en de Wageningen Universiteit uitgevoerd.

Een belangrijke strategie om de gemiddelde beladingsgraad van transportbedrijven te verbeteren is horizontale logistieke samenwerking. Samenwerking in het algemeen is niet eenvoudig en zeker niet als dat beoogd wordt binnen de complexiteit van logistieke ketens. Dit project beoogt een logistiek bundelinitiatief in *de fast-moving consumer goods sector* te faciliteren door geschikte matches te vinden tussen verschillende partijen in de Benelux en Duitsland.

---



<sup>14</sup> <http://www.mobiele-stad.nl/>



In deze sector is er een aantal voorlopende bedrijven met de juiste mind set -innovatief, gericht op duurzaamheid - bereid om samen te werken met bundelpartners om hun beladingsgraden te verhogen, kosten te besparen, emissies te verlagen en het gebruik van infrastructuur te verminderen.

Om bedrijven te kunnen positioneren in het kader van mogelijke logistieke bundelinitiatieven, heeft Argusi een methodiek ontwikkeld (de zogenaamde bundelmatrix) waarmee bedrijven kunnen worden beoordeeld op hun geschiktheid als bundelingspartner. Het project is nog in volle gang. Ambitie is om in het eerste kwartaal 2019 een eerste bundelinitiatief te realiseren. Naast het zoeken naar bundelingspartners wordt ook de bijdrage aan mobiliteit- en duurzaamheidsdoelstellingen onderzocht.

### *Inbreng in onderzoeksprogramma's:*

-  Op verzoek van Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Directie KIS) en de directie van NWO-MaGW<sup>15</sup> heeft de programmamanager vanaf 2011 de functie vervuld van *Netwerkmanager Verbinden van Duurzame Steden (VerDuS)*. Hij is verantwoordelijk geweest voor een goede aansluiting van het wetenschappelijk onderzoek binnen VerDuS-programma's en praktijkontwikkelingen. Door deze combinatie van functies is het kennisdisseminatieprogramma Transumo Footprint met het tripartiete Transumo-netwerk -waarin onderzoekers, beleidsmakers en ondernemers samenwerkten- op natuurlijke wijze verbonden met het nationale wetenschappelijk onderzoek in het ruimtelijk domein, met een accent op stedelijke ontwikkeling.
-  Er is inhoudelijke kennis ingebracht in de Synthesestudie **Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (DBR)**. De Synthesestudie (onder leiding van de heer Bert van Wee (Technische Universiteit Delft, voormalig bestuurslid van Transumo) heeft de resultaten van mobiliteitsonderzoek uit DBR gekoppeld aan de beleids- en kennisvragen van het rijk en enkele regio's (Noordvleugel, Zuidvleugel en Brabantstad). In dit proces zijn ook de resultaten van ander relevant onderzoek, waaronder Transumo, meegenomen.
-  Voor de laatste fase van het puur wetenschappelijke onderzoeksprogramma **Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (DBR)** heeft de programmamanager het initiatief genomen een vraagarticulatieproces te organiseren met een aantal praktijkorganisaties. Dit was de aanzet tot wetenschappelijk fietsonderzoek binnen DBR.
-  Met inbreng van in Transumo ontwikkelde proceskennis is het programma **Urban Regions in the Delta (URD)** opgezet en uitgevoerd. Er zijn triple helix-consortia geselecteerd -waarin onderzoekers en practitioners participeren- die verantwoordelijk zijn voor internationaal vernieuwend én maatschappelijk relevant onderzoek én een adequate kennisdisseminatie. Dit URD-programma werd daardoor veel praktijkgerichter dan DBR.
-  De start van een nieuw ruimtelijk-economisch onderzoeksprogramma **Smart Urban Regions in the Future (SURF)** in 2014 bood een aantal kansen voor het Transumo-netwerk. Zo is bijgedragen aan het creëren van goede condities voor participatie van mobiliteitsonderzoekers in SURF. Bij de opzet van SURF, gericht op kenniscocreatie van onderzoekers en practitioners, alsmede op waarde creatie voor de praktijk van overheden en bedrijven, hebben de ervaringen met de opzet van het Transumo-programma een belangrijke rol gespeeld. Verder is input geleverd voor de inhoudelijke focus van SURF, nadat (in VerDuS-verband) met departementen, planbureaus, adviseurs, belangenorganisaties en stedelijke partijen mobiliteitsvraagstukken zijn geïnventariseerd.

---

<sup>15</sup> MaGW = Maatschappij en Gedragswetenschappen.

Tenslotte is het Transumo-netwerk van onderzoekers en practitioners uitgebreid geïnformeerd over het belang van en de kansen om te participeren in SURF, zodat men goed voorbereid was op de door NWO georganiseerde 'call for proposals' (2015).

SURF is in grote lijnen opgezet conform Transumo, sterk praktijkgericht en met een verbinding tussen concrete experimenten in de praktijk en promotieonderzoek aan de universiteiten. Triple helix- consortia voeren het onderzoek uit.

In het brede onderzoeksprogramma over de vitaliteit van de Nederlandse stedelijke regio's is het aandeel van het thema bereikbaarheid vrij dominant ten opzichte van de andere thema's van SURF (ruimte, economie, wonen en governance)<sup>16</sup>. En vele onderzoekers die betrokken waren bij Transumo-onderzoek maken deel uit van de projectconsortia, soms zelf voortbouwend op resultaten van een Transumo-project<sup>17</sup>.

- ✚ De programmamanager is door de directies van de lopende onderzoeksprogramma's **NG Infra** en **Kennis voor Krachtige Steden** om advies gevraagd over een aantal uitvoeringsaspecten, waaronder de monitoring van onderzoeksprojecten, beoordelingscriteria voor rapportages en financiële afronding van een onderzoeksprogramma. Daarnaast is hij op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gevraagd mee te denken over de opzet van het **Nationaal Kennis- en innovatieprogramma Water en Klimaat (NKWK)**.
- ✚ In 2018 is een inhoudelijke bijdrage geleverd aan de door NWO en TKI-Dinalog georganiseerde werksessie *Kenniscocreatie in de logistiek*, waarin bevindingen met betrekking tot de samenwerking tussen onderzoekers en praktijkpartners binnen onderzoeksprojecten van de **Topsector Logistiek** besproken zijn.

### *Communities of Research and Practice (CoRPs):*

- ✚ Medio 2012 is op initiatief van Transumo Footprint, in samenwerking met de heer Jaap Modder namens het Innovatieberaad van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en VerDuS de (tripartiet samengestelde) **Community of Research and Practice voor op het spoor gerichte gebiedsontwikkeling (CoRP GO Spoor)** tot stand gekomen. In GO Spoor hebben gedurende een aantal jaren meer dan 70 personen met expertise op het terrein van de relatie tussen mobiliteit en ruimte geparticipeerd. GO Spoor poogde vanuit de ontwikkeling van kennis tot innovaties te komen, met name voor nieuwe samenwerkings- en financiële arrangementen voor *Transit Oriented Development (TOD)*. Hiertoe is een programma met diverse kennisdisseminatie- en interactieactiviteiten tussen wetenschap en praktijk uitgevoerd. Wetenschappelijk onderzoek in het programma DBR is daardoor verrijkt met praktijkinzichten en *tacit knowledge*. De praktijk is tegelijk aangesloten op de nieuwste wetenschappelijke inzichten.

GO Spoor heeft zijn werkzaamheden in 2015 afgesloten met een congres in Pakhuis de Zwijger (Amsterdam), samen met het Planbureau voor de Leefomgeving. Op dit congres is het *Manifest voor Spoor en Stad*<sup>18</sup> gepresenteerd waarmee overheden en organisaties als NS en ProRail aan de slag zouden moeten gaan. Dit manifest is ingebracht in het **Jaar van de Ruimte** en **Agenda Stad**.

---

<sup>16</sup> De aanbesteding van het onderzoek heeft in twee stappen plaatsgevonden. Van de ruim 50 vooraanmeldingen van projectconsortia was ca. 50% te typeren als een mobiliteitsproject, van de 5 uiteindelijk gekozen projecten hebben er 4 een mobiliteitsprofiel!

<sup>17</sup> Het SURF-project U-SMILE is een van de vervolgprojecten op het Transumo-project Spitsmijden.

<sup>18</sup> <http://kennisdeling.verdus.nl/upload/documents/Manifest%20voor%20spoor%20en%20stad.pdf>

Aan de heer Edwin van Uum (Bureau Het Noordzuiden) is vanuit VerDuS gevraagd op basis van het manifest en de eindrapportage van GO Spoor (*Meer rendement van spoor en stations voor de stad*<sup>19</sup>) een uitwerking naar het niveau van de stedelijke regio te maken (*Mobiliteit en Ruimte; the next step*<sup>20</sup>). Deze uitwerking heeft in VerDuS-verband tot de **CoRP Smart Mobility and Urban Transition** geleid, die de komende jaren ondersteunend is voor een aantal SURF-projecten.

- ✚ Transumo Footprint heeft in 2013 het initiatief genomen om een community of research and practice voor de fiets op te zetten, de **Fietscommunity**. Dit was op het moment dat binnen het onderzoeksprogramma DBR twee praktijkgerichte fietsonderzoeksprojecten werden toegekend. In de Fietscommunity nemen lokale/regionale overheden, openbaarvervoerbedrijven, ProRail, adviesbureaus, consumentenorganisaties e.d. deelnemen. De Fietscommunity poogt structuur en samenhang in het Nederlandse fietsonderzoek aan te brengen en te bestendigen. Het is de plek waar onderzoekers en praktijkmensen elkaar ontmoeten om kennis en ervaringen over trends en ontwikkelingen met betrekking tot de fiets uit te wisselen, kennis te delen, elkaar te inspireren en nieuwe kennisinitiatieven te kunnen starten. De Fietscommunity neemt initiatieven om de ontwikkelde fietskennis te verbinden met de praktijk; met beleid, innovaties, stedelijke agenda's, experimenten etc.

De Fietscommunity functioneert als hub te midden van diverse relevante organisaties, instellingen, en netwerken, die op enigerlei wijze betrokken zijn bij *dedicated* fietsonderzoek, onderzoek waarin fietsen impliciet dan wel expliciet aan de orde komt of kennisdeling met en naar de praktijk van overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties.

In september 2015 heeft de Fietscommunity onder VerDuS een doorstart gemaakt als Fietscommunity 2.0 (met veel publiciteit in de vakmedia). Op verzoek van Transumo Footprint is door de heer Rob van der Bijl (GoDutchCycling) de rapportage *5xExFiets*<sup>21</sup> opgesteld. Hierin wordt het domein van fietsen in kaart gebracht. De rapportage is de start geweest van de ontwikkeling van een database van kennisprojecten waarin de fiets verbonden is met stedelijke thema's (bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economie, milieu en sociale cohesie). Deze database wordt momenteel gevuld, financieel mogelijk gemaakt door het Ministerie IenM en VerDuS. De Fietscommunity 2.0 is nog steeds zeer actief en inmiddels nauw verbonden met het initiatief van rijk en regio **Tour de Force**. De programmamanager fungeerde vanaf het begin als aanjager en trekker van deze community en voerde het bestuurlijk overleg met Tour de Force. Het management van de Fietscommunity 2.0 wordt vanaf 2019 ondergebracht bij Platform31.

- ✚ In 2014 is in het Transumo-netwerk geïnventariseerd of er behoefte is aan een **community voor stedelijke logistiek**. Uit de gesprekken met Connekt, Dinalog, NWO, Binnenstadservice en Hogeschool Amsterdam is geconcludeerd dat er geen meerwaarde is van een door Transumo Footprint te starten community. Het logistieke veld is al goed georganiseerd in het kader van de Topsector Logistiek en een nieuwe community zou met name de rol van Connekt kunnen kannibaliseren.
- ✚ Vanaf 2016 is geparticipeerd in bijeenkomsten van de **Community of Practice Infrastructuur van BNA**, die de ontwerpstudie *Snelweg en stad - meer leefbaarheid en ruimte* heeft begeleid. Deze ontwerpstudie heeft ingezoomd op de ringwegen van Rotterdam, Utrecht en Amsterdam en in het licht van veranderende mobiliteit gekeken naar ontwerp oplossingen voor een aantal knelpunten.

---

<sup>19</sup>

[http://kennisdeling.verdus.nl/upload/documents/150213\\_Rapportage%20Meer%20rendement%20van%20spoor%20en%20stations%20voor%20de%20stad%20WEB.pdf](http://kennisdeling.verdus.nl/upload/documents/150213_Rapportage%20Meer%20rendement%20van%20spoor%20en%20stations%20voor%20de%20stad%20WEB.pdf)

<sup>20</sup> <http://kennisdeling.verdus.nl/upload/documents/Gespreksnotitie%20Mobiliteit%20en%20Ruimte.pdf>

<sup>21</sup> <http://www.fietscommunity.nl/matrix/>

- Daarnaast is vanuit de staf van VerDuS, op initiatief van Ymkje de Boer (YMdeBoerAdvies) binnen NWO (domein Sociale en Geesteswetenschappen) in 2016 een kleine **community** opgestart rond het thema **Kennisco-creatie**<sup>22</sup>. Deze CoRP reflecteert op kennisco-creatie binnen NWO-programma's vanuit het perspectief van de wetenschappelijk onderzoeker (die in onderzoeksprojecten samenwerkt met andere partijen), de onderzoekprogrammeerder/-financier en de kennisco-creatie-expert (onderzoekers, adviseurs, trainers). Doel hiervan is het onderling leren van ervaringen met kennisco-creatie in eerdere onderzoeksprogramma's binnen en buiten NWO, waaronder Transumo en Transumo Footprint.

Daarbij is aandacht voor *attitudes, vaardigheden en processen* ('niveau mens'; management en samenwerking; werkvormen en interventies), *programma's* ('instrumenteel niveau'; wijze van (co-)financiering van programma's, specifieke inrichting van calls, faciliteiten, vraagarticulatie e.d.) en *condities in het Nederlandse kennislandschap* ('institutioneel niveau'; wetenschapsbeleid, innovatiebeleid).

### *Overige activiteiten:*

- Een tweetal hogescholen (Windesheim en NHTV) heeft in opdracht van Transumo Footprint in 2013 een **vertaalslag** gemaakt van de binnen het logistieke domein van Transumo<sup>23</sup> ontwikkelde kennis naar overdraagbare producten en diensten in de logistieke sector voor bedrijven (m.n. MKB). NHTV en Windesheim ontwikkelden elk een eigen aanpak voor ontsluiting van de opgedane inhoudelijke kennis. Met het beste van beide aanpakken is vervolgens een standaard voor kennisversnelling neergezet voor het halen en brengen van (top)kennis, welke in beide direct betrokken hogescholen is ingebed. Het belang van Transumo Footprint zat in de ontwikkeling en verankering van de standaard. De standaard is verankerd in de Kennis DC Logistiek<sup>24</sup>.
- Transumo-projectleider Mike Berénos (AVB Onderwijs&Mobiliteit) heeft het initiatief genomen om te komen tot een zogenaamde **Kenniskaart MOBiliteit in Nederland (KMOBiN)**. Een eerste stap om de professionalisering van het vakgebied Mobiliteit beter op de kaart te krijgen is het scherper duiden van het onderwijsveld op wo-, hbo- en mbo-niveau. Transumo Footprint heeft een financiële bijdrage geleverd aan het ontwikkelen van de KMOBiN voor het thema Mobiliteit & Ruimte en heeft het project mede begeleid. Een uitvoerige toelichting<sup>25</sup> op de KMOBiN staat op de website van het vakblad Verkeerskunde.
- De programmamanager heeft vanaf 2015 deelgenomen aan de **Klankbordgroep Kennisverspreiding beroepsonderwijs**, een gezamenlijk initiatief van het Expertisecentrum Beroepsonderwijs (ecbo) en het Nationaal Regieorgaan Onderwijsonderzoek (NRO).
- In 2017 heeft de programmamanager op verzoek van Next2Company deelgenomen aan de jury van de **Mobility & Transport Innovation Challenge** Roermond.

---

<sup>22</sup> <http://kennisdeling.verdus.nl/corp-kenniscocreatie>

<sup>23</sup> Projecten binnen de thema's Ketenintegratie en Logistieke Netwerken.

<sup>24</sup> Het Centre of Expertise Logistiek is een strategisch samenwerkingsverband onder de naam Kennis DC Logistiek. Zes logistieke HBO-opleidingen, EVO en TLN werken hierin samen.

<sup>25</sup> [http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/kennis-in-kaart-\(vk-2-2014\).35835.lynkx](http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/kennis-in-kaart-(vk-2-2014).35835.lynkx)

## Tot slot

Ter afsluiting van deze notitie willen wij nog even stilstaan bij de vraag of het uitvoeren van een kennisdisseminatieprogramma (Transumo Footprint) na afloop van een groot onderzoeksprogramma (Transumo) een zinvolle investering is geweest.

Allereerst merken wij op dat op advies van de toenmalige Commissie van Wijzen ICES/KIS -bij de afronding van Transumo en de andere Bsik-programma's- de minister van Economische Zaken in een brief aan de Tweede Kamer<sup>26</sup> heeft aangegeven 'blijvende aandacht te geven aan de valorisatie en verankering van de resultaten. Het Kabinet zal de verantwoordelijke ministersvragen daarop toe te blijven zien. De ontwikkelde kennis zal op actieve wijze (dat wil zeggen naast publicatie op de eigen website) met de relevante stakeholders moeten worden gedeeld.'

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hier richting Transumo zeer voortvarend op gereageerd door een subsidie voor Transumo Footprint te verlenen.

Uit voorgaande opsomming van activiteiten in deze notitie mag geconcludeerd worden dat Transumo Footprint vooral voor de relatie tussen personenmobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling, alsmede voor het praktijkgericht fietsonderzoek ten behoeve van stedelijke regio's een groot aantal initiatieven heeft ondersteund, begeleid of op andere wijze gefaciliteerd. In belangrijke mate komt dat door het eigen netwerk van de programmamanager, die zich ook verbond met andere kennisnetwerken voor ruimtelijke ontwikkeling (CURNET, Platform31) en managementrollen vervulde voor onderzoeksprogramma's in het ruimtelijk domein. Voor het al goed georganiseerde logistieke domein (met Connekt, Dinalog en dergelijke) had Transumo Footprint nauwelijks toegevoegde waarde en is het aantal activiteiten dan ook minimaal geweest.

Transumo Footprint heeft geprobeerd met inzet van beperkte financiële middelen en menskracht kansrijke initiatieven in de mobiliteit een zetje in de goede richting te geven. Transumo Footprint-middelen moesten vooral als '*seed money*' in een veranderingsproces ingezet worden, om in het relatienetwerk partijen met elkaar te kunnen verbinden, drempels voor samenwerking weg te werken, processen aan te jagen, te stimuleren dat kennis wordt gedeeld en dergelijke.

De grootste toegevoegde waarde van de activiteiten lijkt te liggen in het onderling verbinden van bestaande of geplande initiatieven. Activiteiten als *matchmaking* in het mobiliteitsnetwerk, bestaande kennis en relatienetwerken doen aanhaken bij (nieuwe) onderzoeksprogramma's, het fungeren als wegwijzer in het kennislandschap e.d. voegen daadwerkelijk wat toe. Ook de Transumo-themaleiders en projectleiders gaven aan behoefte te hebben aan een partij die in staat is onderzoeksinitiatieven aan universiteiten onderling te verbinden én ze te verbinden met de praktijk van overheden en bedrijven: een kennismakelaar en wegwijzer in het kennislandschap. Dit leidt tot beter toepasbare kennis voor de praktijk, tot betere verbindingen tussen kennisvragers en kennisaanbieders, tot synergie aan de onderzoekkant, tot synchronisatie van onderzoekagenda's en dergelijke.

Deze rol wordt niet automatisch door een organisatie in het domein van de personenmobiliteit ingevuld. Het bestuur heeft de activiteiten van Transumo Footprint dan ook vooral hierop ingericht en over de gehele looptijd gemiddeld 0,35 fte (uren programmamanager) ingezet. In het zeer versnipperde en niet georganiseerde personenvervoerdomein werden dit soort initiatieven zondermeer verwelkomd. Er is daarnaast een aantal initiatieven opgepakt die zinvol werden geacht voor het mobiliteitsnetwerk, maar waar geen voor de hand liggende initiatiefnemer voor was.

---

<sup>26</sup><https://zoek.officiëlebeelden.nl/kst-25017-64.html>

Transumo Footprint richtte zich (in lijn met de filosofie van het afgeronde onderzoeksprogramma) op het versterken c.q. in stand houden van triple helix-verbindingen tussen onderzoeksinstituten, overheden en bedrijven, het stimuleren van innovaties en -uiteeraard- de verspreiding van Transumo-kennis in het netwerk. Primair was Transumo Footprint een kennisdisseminatieprogramma. Er was geen geld beschikbaar voor nieuw onderzoek of uitgebreide marketingcampagnes. Desondanks konden enkele kleine innovaties van adviesbureaus met beperkte financiële bijdragen ondersteund worden.

In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat het ondersteunen van of aanhaken bij initiatieven van derden veel succesvoller is geweest dan het oppakken van volledig nieuwe activiteiten binnen Transumo Footprint. Dit heeft vooral te maken met aanwezige urgentie bij de partners/initiatiefnemers.

Het programma Transumo Footprint heeft gedraaid van 2010 tot en met 2018. Zoals viel te verwachten was er de eerste jaren veel behoefte aan kennis over de inhoud van Transumo-projecten. In het tweede deel van de genoemde periode was er minder vraag naar inhoudelijke Transumo-kennis en verschoof het accent van het kennisdisseminatieprogramma meer en meer naar de proceskant (Hoe organiseer je goed praktijkgericht onderzoek?).

Het ontwikkelen van communities of research and practice als instrument om de kenniswereld te verbinden met de (beleids-)praktijk is een complex proces, vraagt sowieso lange adem en veel commitment van netwerkpartijen. Daar is dan ook vanuit Transumo Footprint meerjarig in geïnvesteerd (vooral in uren). Hoewel op basis van de vraag naar inhoudelijke kennis de looptijd van Transumo Footprint aan de lange kant lijkt, is het naar onze mening niet onverstandig geweest een aantal processen gedurende een aantal jaren te begeleiden.

Alles overziend menen wij dat een extra investering van enkele tonnen euro's in een kennisdisseminatieprogramma zeker zinvol is geweest om de kennis en ervaring die ontwikkeld is in een majeur onderzoeksprogramma als Transumo (omvang 60 miljoen euro...) verder in diverse netwerken uit te spreiden.

Wij bedanken het ministerie van (toen nog) Verkeer en Waterstaat voor de financiële ondersteuning en de participanten van Transumo voor hun visie om het surplus aan cofinancieringsbijdragen volledig in te zetten voor kennisdisseminatie.

Met vriendelijke groet,

Three handwritten signatures in blue ink. The first signature on the left is 'C. Paaue', the middle one is 'Dirk 't Hooft', and the one on the right is 'Jan Klinkenberg'.

Voorzitter Bestuur

Carel Paaue

Penningmeester Bestuur

Dirk 't Hooft

Programmamanager Transumo Footprint

Jan Klinkenberg