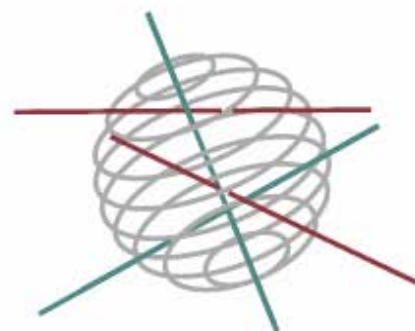


SSD

SCIENCE FOR A SUSTAINABLE DEVELOPMENT



BeMoR net

Belgian Mobility Research network

**HAALBAARHEIDSSSTUDIE NAAR EEN PLATFORM VOOR
WETENSCHAPPELIJK OVERLEG OVER HET BELGISCHE
TRANSPORT- EN MOBILITEITSONDERZOEK**

H. VAN GEELEN



TRANSPORT AND MOBILITY



.be

BeMoR net

Belgian Mobility Research network

Haalbaarheidsstudie naar een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek

Eindnota

Juni 2008

.be
BELGIË



Opvolgingscomité

Opdrachtgever



Federaal Wetenschapsbeleid
Wetenschapsstraat 8
1000 Brussel

Contact: Georges Jamart
t. 32-2-238 36 90
georges.jamart@belspo.be

Opdrachthouder



Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw
Woluwedal 42
1200 Brussel

Contact: Hinko van Geelen
t. 32-2-775 82 39
h.vangeelen@brrc.be



Colofon

Opdrachtgever	Federaal Wetenschapsbeleid	Contactpersoon: Georges Jamart Tel. 32-2-238.36.90 georges.jamart@belspo.be
Opdrachthouder	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw	Contactpersoon: Hinko van Geelen Tel. 32-2-775.82.39 h.vangeelen@brrc.be
Contractnummer	SD/TM/801	
Status document	Het onderhavige document is het einddocument van de haalbaarheidsstudie <i>BeMoR net</i> . De studie volgt de "Administratieve richtlijnen - Onderzoeksprojecten 2005-2010" van het meerjarenprogramma SSD "Wetenschap voor een duurzame ontwikkeling": <ul style="list-style-type: none">- inhoud van het verslag vrij te bepalen door de auteurs, mits het omvatten van de onderzoekscontext, de doelstellingen, de methodologie, het eventueel gebruikte materiaal, de resultaten en de aanbevelingen in het kader van de ondersteuning van het beleid.- een geïntegreerd rapport: meer dan het louter naast elkaar plaatsen van de resultaten aanvaard.- Inclusief een samenvatting van het project van 5 pagina's in de taal van het eindrapport.- het gehele eindverslag bestaat uit maximaal 100 bladzijden.	
Opvolgingscomité (alfabetische volgorde)	Georges Allo Monique Blanken Wanda Debauche Laurent Demilie Alain Gillin Wilfried Goossens Georges Jamart Maud Nautet Liesbet Schruers Koen Vandekerkhove Cedric Vandewalle Dominique Van Duyse Hinko van Geelen	FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie POD Wetenschapsbeleid (<i>tot mei 2008</i>) Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw FOD Mobiliteit en Vervoer MRW Ministère de la Région Wallonne Departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) POD Wetenschapsbeleid (<i>lid vanaf mei 2008</i>) Federaal planbureau Departement EWI (Economie, Wetenschap en Innovatie) Mobiël Brussel (Bestuur Uitrusting en Vervoer), BHG POD Duurzame Ontwikkeling MET Ministère de l'Équipement et des Transports Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw
Formeel overleg	Overleg opdrachtgever - opdrachthouder Opvolgingscomité 1 Overleg opdrachtgever - opdrachthouder Opvolgingscomité 2 Opvolgingscomité 3 Opvolgingscomité 4	5 april 2007 8 mei 2007 13 september 2007 10 december 2007 14 februari 2008 26 mei 2008

Neither the Belgian Science Policy nor any person acting on behalf of the Belgian Science Policy is responsible for the use which might be made of the following information. The authors are responsible for the content.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without indicating the reference :

H. van Geelen, BeMoR net - Belgian Mobility Research network "Haalbaarheidsstudie naar een platform voor wetenschappelijk overleg over het belgische transport- en mobiliteitsonderzoek" Final Report. Brussels : Belgian Science Policy, 2009 – 135 p. (Research Programme 'Science for a Sustainable Development')



Inhoudsopgave

0	PREAMBULE	7
0.1	Context	7
0.2	Leeswijzer	7
0.3	Samenvatting	8
1	DEEL 1: OPZET VAN DE STUDIE <i>BEMOR NET</i>	13
1.1	Onderwerp	13
1.1.1	Haalbaarheidsstudie	13
1.1.2	Wat en waarom?	13
1.2	Doelstellingen	14
1.2.1	Specifieke doelstellingen (KT)	14
1.2.2	Specifieke doelstellingen (LT)	15
1.2.3	Operationele doelstellingen	15
1.3	Methodologie	16
1.3.1	Takenpakket	16
1.3.2	Globale opzet van de haalbaarheidsstudie	17
1.3.3	Stap A Opzet haalbaarheidsstudie en het aangaan van bilaterale contacten	18
1.3.4	Stap B Stroomlijning van de informatie	19
1.3.5	Stap C Beschrijving scenario's <i>BeMoR net</i>	19
1.3.6	Stap D Tweede contact met organisaties & Overzicht van metadatabanken en platformen	20
1.3.7	Stap E Afronding van de haalbaarheidsstudie <i>BeMoR net</i>	20
2	DEEL 2: VERLOOP EN RESULTATEN VAN DE STUDIE <i>BEMOR NET</i>	21
2.1	Algemeen overzicht	21
2.1.1	Vergaderingen	21
2.1.2	Rapportering	22
2.1.3	Inhoudelijke realisaties per stap in het proces	22
2.2	Stap A Opzet haalbaarheidsstudie en het aangaan van bilaterale contacten	23
2.2.1	Samenstelling van het opvolgingscomité	23
2.2.2	Een tekst en een presentatie met uitleg over <i>BeMoR net</i> (NL en F)	23
2.2.3	Een standaardvragenlijst voor de bilaterale gesprekken (NL en F)	23
2.2.4	Een aanbevelingsbrief (NL en F)	23
2.2.5	Schema over de inhoudelijke afbakening (NL en F)	24
2.2.6	Schema met betrekking tot organisaties (NL en F)	25
2.2.7	Een lijst met contacten voor bilaterale gesprekken	26
2.2.8	Databanken (in opbouw)	26
2.2.9	Bilaterale gesprekken en synthese van de reacties (NL of F)	27
2.2.10	Rapportering in opvolgingscomité	28
2.3	Stap B Stroomlijning van de informatie	29
2.3.1	Tussentijdse conclusies uit de interviews	29
2.3.2	Opdeling en overzicht van de meest relevante vragen	30
2.3.3	Bijgewerkte schema's (NL en F)	33
2.3.4	Databanken (in opbouw)	33



2.3.5	Bilaterale gesprekken (vervolg) (NL of F)	33
2.3.6	Voorlopig overzicht van metadatabanken en platformen	33
2.3.7	Rapportering in tweede opvolgingscomité (samen met stap C)	33
2.4	Stap C Beschrijving scenario's BeMoR net	34
2.4.1	Uitgangspunten	34
2.4.2	Omschrijving van het kwaliteitsniveau van de scenario's	35
2.4.3	Omschrijving van het takenpakket	38
2.4.4	Bilaterale gesprekken (afronding) (NL of F)	41
2.4.5	Rapportering in tweede opvolgingscomité (samen met stap B)	41
2.4.6	Bespreking reacties van de leden van het opvolgingscomité (derde opvolgingscomité)	41
2.5	Stap D Tweede contact met organisaties & Overzicht van metadatabanken en platformen	42
2.5.1	Heromschrijving van de scenario's en bijkomende scenario's	42
2.5.2	Vraagstelling met weergave van de scenario's (NL en F)	44
2.5.3	Synthese van de reacties	45
2.5.4	Overzicht van metadatabanken en platformen	47
2.5.5	National Contact Points	49
2.5.6	Voorbeeldfiches	50
2.5.7	Rapportering in vierde opvolgingscomité (vergaderingsverslag)	54
2.6	Stap E Afronding van de haalbaarheidsstudie BeMoR net	55
2.6.1	Omschrijving context	55
2.6.2	Website (principes)	62
2.6.3	Eindnota	64
2.6.4	Samenvattende fiche (NL, F en E)	64
2.6.5	Databanken	64
3	DEEL 3: AANBEVELINGEN	66
3.1	Voorkeursscenario	66
3.1.1	Inleiding	66
3.1.2	Evolutief scenario	67
3.1.3	Werkingsprincipes	72
3.2	Timing	76
3.3	Besluit	77
4	BIJLAGEN	78
4.1	Bijlage één: Onderwerpen tijdens de vergaderingen	79
4.2	Bijlage twee: Inhoudelijke realisaties per stap in het proces	80
4.3	Bijlage drie: tekst en een presentatie met uitleg over BeMoR net	81
4.3.1	Nederlands	81
4.3.2	Frans	82
4.4	Bijlage vier: gestandaardiseerde vragenlijst	86
4.4.1	Nederlands	86
4.4.2	Frans	89
4.5	Bijlage vijf: aanbevelingsbrief	92
4.6	Bijlage zes: schema Inhoudelijke afbakening	93



4.7	Bijlage zeven: schema's organisaties -----	95
4.8	Bijlage acht: basis contactlijst -----	103
4.9	Bijlage negen: rapportering in opvolgingscomité (eerste en tweede) -----	104
4.10	Bijlage tien: voorlopig overzicht van metadatabanken en platformen (dd december 2007) -----	108
4.11	Bijlage elf: rapportering in opvolgingscomité (derde) -----	110
4.12	Bijlage twaalf: aanvullend advies voor BeMoR net – vijf scenario's -----	113
4.13	Bijlage dertien: Synthese van de reacties op de vraag “Wat is het voorkeursscenario van uw organisatie?” -----	121
4.14	Bijlage veertien: rapporteringen in opvolgingscomité (vierde) -----	123
4.15	Bijlage vijftien: overzicht metadata en platformen -----	124
4.16	Bijlage zestien: Engelstalige presentatie t.b.v. gesprek met National Contact Points -----	128
4.17	Bijlage zeventien: samenvattende fiches (NL, F en E) -----	131



0 Preambule

Mobiliteit en transport staan meer en meer in de aandacht. Iedereen heeft ermee te maken, en vrijwel iedereen heeft wel een idee over de wijze waarop de problemen het hoofd geboden kan worden. De aandacht voor mobiliteit en transport is dan ook niet verbazingwekkend. Dit geldt des te meer omdat het vakdomein ‘mobiliteit en transport’ heel breed is en een behoorlijke positieve bijdrage kan leveren aan een omslag die wereldwijd gaande is: het centraal stellen van duurzaamheid.

Bij het opzetten van het platform *BeMoR net*, dat als werkdomein ‘onderzoek met betrekking tot mobiliteit en transport’ heeft op het niveau van België, komen veel aspecten aan bod. Het is een onderwerp dat tot reacties uitnodigt, en het is een onderwerp waarvoor het belangrijk is om de onderzoeksfocus vast te houden, zonder aan relevante aanverwante aspecten voorbij te gaan. Het is daarom een goede beslissing geweest om in eerste instantie te beginnen met een *haalbaarheidsstudie*.

Bij de uitvoering van de haalbaarheidsstudie hebben de opdrachthouder, opdrachtgever en de leden van het opvolgingscomité elk een nuttige inbreng kunnen realiseren. Het resultaat van de haalbaarheidsstudie steunt daarnaast op talrijke bilaterale contacten die tijdens de studie zijn opgebouwd.

De studie leidt tot meerdere resultaten, wat moge blijken uit deze eindnota. De tijd die elke persoon in de studie heeft gestoken is daarmee bijzonder nuttig geweest, waarvoor dank.

0.1 Context

De haalbaarheidsstudie *BeMoR net* heeft plaatsgevonden in een periode van langdurige regeringsvorming en overleg over institutionele hervormingen (het zogenaamde Octopus-overleg).

Daarnaast is er sprake van een wereldwijde aandacht voor duurzame ontwikkeling, klimaat en energie. Deze samenhangende thema’s staan bijzonder hoog op de agenda van politici, onderzoekers, bedrijven en burgers. Binnen deze context neemt het vakdomein “mobiliteit en transport” een prominente plaats in.

In het rapport gaan we op neutrale wijze in op deze context (zie hoofdstuk 2.6).

0.2 Leeswijzer

De onderhavige nota vormt de eindnota van de studie *BeMoR net* (Belgian Mobility Research network) - haalbaarheidsstudie naar een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek.

De eindnota bestaat uit drie delen:

- een eerste inleidend deel waarin de **opzet** van de studie een belangrijke plaats inneemt
- een tweede deel dat ingaat op het **verloop** en de **resultaten** van de haalbaarheidsstudie, waarbij ook de onderzoekscontext ter sprake komt
- een derde deel met **aanbevelingen** als ondersteuning van het beleid

Een **samenvatting** is opgenomen voorafgaand aan het inleidende deel¹.

¹ Het lezen van de samenvatting geeft een algemeen overzicht van de studie. De aard van de studie maakt dat de eindnota zelf al een synthese vormt van alle verzamelde informatie. Het lezen van de volledige eindnota levert dan ook meer relevante informatie op dan enkel het doornemen van de samenvatting.



0.3 Samenvatting

Achtergrond

De haalbaarheidsstudie *BeMoR net* gaat na of het zinvol is om een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek op te zetten. *BeMoR net* staat voor Belgian Mobility Research network. De benaming geeft al aan dat het platform gericht is op België.

Meerdere constatering liggen ten grondslag aan deze studie. De belangrijkste hiervan zijn:

- de achterblijvende participatiegraad van Belgische wetenschappers aan het internationale onderzoek;
- de beperkte betrokkenheid van België bij het vaststellen van de Europese onderzoeksagenda;
- de onderzoeksresultaten die voor het thema mobiliteit en transport verspreid zijn terug te vinden;
- het transport- en mobiliteitsonderzoek wordt uitgevoerd op een eerder reactieve basis en is niet gebaseerd op een strategisch inzicht op het niveau van België

Deze constatering nemen niet weg dat er op heel veel thema's binnen het vakdomein "mobiliteit en transport" kwalitatief goed onderzoek wordt verricht. Het niveau van de individuele onderzoeken getuigt in het algemeen van een gedegen inzicht. De onderzoeken worden echter niet gekaderd in een **verwoorde strategische visie over mobiliteit en transport voor België op lange termijn**. Het beleid van de overheden is door het ontbreken van een visie met strategische doelstellingen vooral gericht op het tactische niveau en operationele niveau. Dit roept de vraag op of het beleid kadert in de juiste context.

De **internationale context** was al heel belangrijk, maar wordt het meer en meer. Op het niveau van Europa of zelfs op wereldniveau worden beslissingen genomen in het kader van duurzame ontwikkeling, die door België worden onderschreven. De Belgische overheden moeten zich daarmee confirmeren aan internationale doelstellingen.

Binnen deze context van **duurzame ontwikkeling**, neemt het vakdomein "mobiliteit en transport" een prominente plaats in. Het vakdomein "mobiliteit en transport" is heel breed op te vatten en kan in potentie een heel belangrijke bijdrage leveren aan de omslag die wereldwijd gaande is: het centraal stellen van duurzaamheid.

Vanuit het buitenland blijft er behoefte aan duidelijkheid en aan één Belgisch stemgeluid. Met het **voortwerp Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling 2009-2012** formuleert België hiertoe een aanzet. Het plan besteedt terecht voldoende aandacht aan acties ten aanzien van mobiliteit en transport. In het plan wordt geopteerd voor het opstellen van strategische visies voor 2012/2020/2030/2040/2050.

Indien deze acties in het definitieve plan worden opgenomen en vervolgens worden gerealiseerd, dan kan dit een heel grote stap betekenen in de goede richting op het vlak van onderzoek, beleid en onderwijs.

Wat betreft beleid gaat het om een antwoord op de vraag welk strategische beleid er op lange termijn wordt nagestreefd, waaraan de regeringen en administraties een bijdrage leveren door hun tactische - en operationeel beleid.

Ten aanzien van onderzoek gaat het erom naast de huidige ook de toekomstige onderzoeksthema's zo vroeg mogelijk te kennen. Op deze thema's kan het onderwijs worden afgestemd: welke competenties worden er gevraagd aan de onderzoeksteams, wat moet er worden gedaan om ervoor te zorgen dat de onderzoekers "ademruimte" hebben om nog vaker mee te doen aan Europees onderzoek.



Gehanteerde methodologie

Op basis van de opgezette doelstellingen en de inhoudelijke afbakening van het platform werden de relevante beleids- en onderzoeksorganisaties geconsulteerd aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst.

De **bilaterale aanpak** vormt het essentiële onderdeel van de eerste fase van de haalbaarheidsstudie. Er werd een neutrale aanpak gehanteerd. Neutraliteit is essentieel bij de haalbaarheidsstudie (en bij het eventueel opzetten) van het platform *BeMoR net*, ten einde een platform te kunnen opzetten dat over de legislatuur heen kan functioneren en niet per definitie een bepaald stempel krijgt opgeplakt.

Deze neutrale aanpak komt tot uiting in de a-politieke wijze waarop de gesprekken werden aangepakt. Elke relevante organisatie heeft de mogelijkheid gekregen zijn visie weer te geven op het initiatief *BeMoR net*.

In overleg met de opdrachtgever werd afgesproken met welke soorten organisaties de bilaterale gesprekken werden aangegaan, en welke soorten onderzoeken ('inhoudelijke afbakening') binnen het platform passen.

De gesprekken hebben geleid tot **kennis over** de organisaties, en geven per organisatie een **visie** over de richting van het op te zetten platform *BeMoR net* op de volgende vlakken:

- inzicht in de initiatieven en samenwerking;
- verwachtingen en noden;
- meerwaarden en mogelijkheden;
- toegangscriteria;
- suggesties.

Op basis van de gesprekken en de kennis die daarmee is verworven, werden er **tussentijdse conclusies** van algemene aard getrokken. Deze algemene conclusies hebben het mogelijk gemaakt om op onderbouwde wijze de stap te zetten naar de *specificaties* van *BeMoR net*, en om te beoordelen of het wel zo evident is *welke richting* het platform *BeMoR net* op zou moeten, en *welke vragen* er leven onder de gecontacteerden.

Het stroomlijnen van deze informatie heeft tot meer inzicht geleid. Aangezien een platform als *BeMoR net* verschillende richtingen op kan (afhankelijk van het ambitieniveau), werden er meerdere **scenario's** opgebouwd.

De scenario's werden gebaseerd op wat in de bilaterale gesprekken is besproken. De scenario's verschillen naar kwaliteitsniveau en een daarmee samenhangend takenpakket. De scenario's werden voorgelegd aan de organisaties waarmee in een eerste fase bilaterale gesprekken zijn aangegaan. Het gaat om een **aanvullende vraagstelling** met twee essentiële vragen:

- Heeft de organisatie een voorkeursscenario?
- Is de organisatie bereid tot participatie?

Parallel aan deze vraag werd er in via desktop research een overzicht opgemaakt van initiatieven die in relatie staan tot *BeMoR net*. Het gaat om initiatieven op nationaal en gewestelijk niveau die als **platform** zijn te bestempelen of die **metadata** aanbieden.

In een laatste stap werd de **context** opgemaakt waarbinnen het onderzoek heeft plaatsgevonden, en werd een geïntegreerd rapport opgemaakt.



Verloop en resultaten van de studie

De standaardvragenlijst vormde de leidraad voor de **bilaterale gesprekken**. De vragenlijst werd opgebouwd rond twee thema's:

- "Onderzoek naar mobiliteit en transport en uw organisatie". Met dit thema werd een beeld van elke organisatie verkregen.
- "Lidmaatschap en creatie van meerwaarde". Met dit thema werd gepolst naar de visie van de gesprekspartner op het initiatief BeMoRnet, en de mogelijke participatie als lid. Het thema kadert in het idee dat het functioneren van een platform staat of valt bij de interesse van de organisaties. In relatie hiermee staat de uitdaging om een meerwaarde te creëren voor de participerende leden, zodat het nut voor de leden uitstijgt boven de verplichtingen.

In aanvulling op de vragenlijst werd een schema's uitgewerkt voor de **inhoudelijke afbakening** van het platform (het werkdomein "mobiliteit en transport"). Dit schema is in de loop van de studie geleidelijk aangepast naar aanleiding van opmerkingen tijdens de bilaterale gesprekken.

Binnen *BeMoR net* passen de onderwerpen die onder de werkvelden mobiliteit en transport staan, evenals de richtinggevende thema's van de aanverwante disciplines. Naast de werkvelden "mobiliteit" en "transport" werden de volgende aanverwante thema's afgebakend:

- | | | |
|---------------------|---|--|
| - Verkeerskunde | ≈ | bestudering verkeer en verkeerstoepassingen |
| - Planologie | ≈ | relatie tussen beleid en ruimte |
| - Milieu / Energie | ≈ | relatie tussen mens en omgeving, energiebronnen |
| - Economie | ≈ | beheer schaarste (productiemiddelen en goederen) |
| - Gedragswetenschap | ≈ | menselijk gedrag |
| - Recht | ≈ | rechtsordening van de samenleving |
| - ICT | ≈ | informatie- en communicatietechnologie |

Het gaat dus om een transversale opvatting van de begrippen 'mobiliteit en transport'.

Er werden tevens schema's opgesteld die een overzicht bieden van de **relevante organisaties**:

- schema C organisaties
- schema E overheid
- schema F universiteiten
- schema G belangenorganisaties

De laatste drie schema's zijn een invulling van het schema organisatie. Het gaat om een eerder theoretische opdeling die het mogelijk maakt een basisoverzicht te ontwikkelen ten aanzien van de plaats die elke organisatie binnen het geheel van organisaties inneemt. De organisaties zijn voor wat betreft de niveaus Europa en België ingedeeld naar het 'werkingsgebied'. Voor wat betreft de verdeling naar regio's, gaat het omwille van vereenvoudiging om de geografische inplanting van de organisatie.

De bilaterale gesprekken hebben geleid tot aanpassing van de schema's, kennis over de organisaties en tot een **synthese** van de reacties.

- Inzicht initiatieven en samenwerking tussen gewesten
 - o De samenwerking vindt eerder ad hoc plaats en is sterk persoonsgebonden.
 - o De overheid: werkt al wel samen, maar weinig structureel
 - o In het 'wereldje' van de onderzoekers kent iedereen elkaar
 - o Door actief te zoeken is informatie terug te vinden
 - o Onderzoekers besteden veel aandacht aan publicaties in wetenschappelijke tijdschriften
- Verwachtingen en noden met betrekking tot BeMoR net
 - o Er zijn geen ronduit afwijzende reacties. Wel varieert de reactie van enthousiast en ondersteunend tot afwachtend en gereserveerd
 - o De administratieve last: niet te verzwaren
 - o Werkingsperiode BeMoR net: garanties voor langere periode
 - o Netwerkfunctie: fysieke samenkomsten noodzakelijk (niet enkel virtueel platform)
 - o Te betrekken organisaties: er is een kritische massa nodig
 - o Merendeel begrijpt de focus op overheid en universiteiten (uitbreiding evt. later)
 - o Ten aanzien van objectiviteit van belangenorganisaties: wisselende reacties
 - o Fiche-systeem: meer aangewezen dan opnemen volledige documenten in pdf
 - Standaardfiche, maar (beter) geen bijkomende last of bijkomende fiche tov bestaande
 - Taal: uiteenlopende standpunten
 - o Zoeksysteem: weinig bemerkingen
 - Voorkeur persoonsgebonden: categorieën of google-achtig systeem
 - Meerwaarde: toepassen van beide systemen



Op basis van de gesprekken en de kennis die daarmee is verworven werden er tussentijdse conclusies van algemene aard getrokken. Een belangrijke conclusie was dat het platform *BeMoR net* verschillende richtingen op kan afhankelijk van het ambitieniveau.

Daarom werd er in het vervolg geopteerd voor een aanvullende vraag aan de organisaties waarmee bilaterale gesprekken zijn aangegaan. Er werden verschillende **scenario's** opgemaakt, met twee essentiële vragen:

- Heeft de organisatie een voorkeursscenario?
- Is de organisatie bereid tot participatie?

Volgende constatering werd gemaakt op basis van de formele reacties op de *eerste vraag*:

1. De respons op de bijkomende vraag is ca. de helft van de gecontacteerden
2. Een afgetekende voorkeur voor een scenario kan *niet* worden vastgesteld
3. Het nulscenario wordt in geen van de acties aangehaald als te verkiezen
 - Dit staat ongetwijfeld in relatie tot de moeite die men heeft genomen om een reactie te formuleren.
4. Reacties van onderzoekers zijn *niet eenduidig*:
 - Ze gaan iets meer in de richting van scenario metadatabank
 - De hoge werkdruk beïnvloedt de voorkeur
5. Reacties van overheidsinstellingen *tenderen naar platform mini*
 - Enkel kiezen voor een evolutief scenario

Volgende constatering werd gemaakt op basis van de formele reacties op de *tweede vraag*:

1. De beantwoording van deze tweede vraag staat in relatie tot de beantwoording van de eerste vraag.
2. Participatie in tijd is te verwachten.
 - Er zijn geen ronduit negatieve reacties
3. Financiële participatie is minder evident.
4. Deelname aan fora worden door enkele organisaties (spontaan) aangehaald.
5. Uit de bemerkingen maken we volgende op:
 - De beantwoording van de vragen wordt onder voorbehoud gedaan
 - Er blijkt een wens uit dat de haalbaarheidsstudie *BeMoR net* een positief vervolg krijgt
 - Enkele spontane uitingen van waardering voor de haalbaarheidsstudie.

Parallel aan de bilaterale contacten werd er via desktop research een overzicht opgemaakt van initiatieven die in relatie staan tot *BeMoR net*. Het gaat om initiatieven op nationaal en gewestelijk niveau die als **platform** zijn te bestempelen of die **metadata** aanbieden.

De belangrijkste conclusie is dat er geen initiatief is dat overeenkomt met het initiatief *BeMoR net*. Wel zijn er initiatieven die enkel een thema belichten of juist ruimer kijken, ofwel gericht zijn op één gewest.

In functie van het gedeelte “metadatabank” van het platform *BeMoR net* werden **voorbeeldfiches** opgemaakt voor de organisaties en het onderzoek. Als voorbeeldorganisatie werd het OCW gebruikt. Het voorbeeldfiche onderzoek (van de studie *BeMoR net*) werd uitgewerkt voor de vijf scenario's.

Er werden principes uitgewerkt voor de website. In de haalbaarheidsstudie is er gewerkt met **scenario's**. Met betrekking tot de website betekent dit het volgende:

1. De inhoudelijke invulling van de website hangt samen met het scenario waarvoor wordt gekozen.
2. Er wordt steeds gekozen voor het opzetten van de website volgens de laatste techniek.
3. De aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van de website moet evident zijn
4. De structuur is eenvoudig

De **context** waarin de haalbaarheidsstudie *BeMoR net* heeft plaatsgevonden, werd beschreven op vier punten:

- Politiek in België
- Overheidsinstanties in België
- Kennisinstellingen in België
- Duurzame ontwikkeling, klimaat en energie

Zoals hiervoor al aangegeven, werd het werkdomein “Mobiliteit en transport” van *BeMoR net* ruim afgebakend. De thema's die aan bod kunnen komen zijn voor een deel afkomstig van aanverwante disciplines. Deze transversale aandacht voor mobiliteit en transport past uitstekend in de huidige tijd waarin de aandacht voor duurzame ontwikkeling, klimaat & energie een hoge vlucht heeft genomen.

Deze transversale aanpak van het klimaatprobleem stroomt ook door tot in België, zoals blijkt uit het Regeerakkoord Letermé I, het rapport ‘De transitie naar een duurzame ontwikkeling versnellen’ van het Federaal planbureau, en het voorontwerp Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012.



Alhoewel het Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling slechts een voorontwerp is, geeft het toch de richting van toekomstig beleid. Een aantal zaken stroken heel goed met *BeMoR net*.

- Het ontwikkelen van een strategische visie
- Het verstevigen van samenwerkingsmechanismen: een verbeterde dialoog tussen de overheden en de organisaties
- Thematische discussies: cf. thematische fora
- Beheer van onderzoek: cf. databanken onderzoek en organisaties

Een belangrijke conclusie is dat er **geen uitgesproken voorkeur** is voor één van de opgemaakte scenario's. Het is aangegeven te werken met een evolutief scenario, waarbij vanaf het begin een eindbeeld wordt geschetst waarnaar in de loop der jaren wordt toegewerkt. Dit vergt uiteraard garanties of minstens intenties om *BeMoR net* met enthousiasme over meerdere jaren te ondersteunen, zonder politieke kleur.

Het **evolutieve voorkeursscenario** voor *BeMoR net* moet volgens het OCW de volgende basis volgen:

- een scenario dat duidelijke overzichten aanbiedt;
- een scenario dat de deelname aan het internationale onderzoek stimuleert;
- een scenario dat meer is dan enkel een informatieve tool;
- een scenario dat invulling geeft aan de vijf kwaliteitsaspecten (volledigheid, continuïteit, toegankelijkheid, aantrekkelijkheid, participatie);
- een scenario waarin communicatie een heel belangrijke deel in beslag neemt;
- een scenario dat zich inpast in bestaande structuren, en dat past in toekomstige beleidsplannen.

Algemene uitgangspunten voor het platform *BeMoR net* volgens het voorkeursscenario

- het platform BeMoR net wordt opgesteld op een structurele basis;
- het is aangewezen dat zowel de federale overheid als de drie gewesten zich achter het initiatief scharen.

Om een degelijk platform op te zetten is een goede **voorbereiding** essentieel. De onderhavige haalbaarheidsstudie BeMoR net is daar een onderdeel van. Er zijn echter nog meerdere stappen te zetten voor het opzetten van het platform volgens het hiervoor omschreven voorkeursscenario. Hieronder volgt een mogelijk scenario dat ruim de tijd neemt, en dat rekening houdt met integratie van *BeMoR net* in het deel mobiliteit en transport van het Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012

Tweede helft van 2008

- Terugkoppeling naar de gecontacteerden over de resultaten van de studie en over het mogelijke vervolg
- Een politieke beslissing waarbij van belang is: financiën / context (Octopus-overleg / federale regering / staatsvorming) / keuze om tot een platform te besluiten dat meerdere jaren gesteund wordt
- Overleg tussen de partijen die financiële middelen willen inbrengen over het vervolg en de rolverdeling
- Goedkeuringsprocedure van het ontwerp Federaal plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012

Het jaar 2009

- Opstarten van BeMoR net: aanloopjaar
- Procedure voor het bepalen van strategische visie: uit te werken door FOD Mobiliteit en Vervoer in samenspraak met de betrokken partijen; en integratie van BeMoR net

Het jaar 2010

- BeMoR net in acceleratie
 - o Functionerende metadatabank
 - o Opvolging van onderzoeksmogelijkheden internationaal
 - o Opstellen van de lange termijn visies als één van de uitwerkingen van het ontwerp Federaal plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012



1 Deel 1: Opzet van de studie *BeMoR net*

Deel 1 is als volgt opgebouwd:

- Onderwerp	hoofdstuk 1.1	p.13
- Doelstellingen	hoofdstuk 1.2	p.14
- Methodologie	hoofdstuk 1.3	p.16

1.1 Onderwerp

1.1.1 Haalbaarheidsstudie

BeMoR net staat voor Belgian Mobility Research network, en heeft als ondertitel 'Haalbaarheidsstudie naar een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek'.

Het gaat in eerste instantie om een *haalbaarheidsstudie* en om een federaal initiatief waarbij nadrukkelijk de samenwerking wordt gezocht met de drie gewesten (Vlaanderen, Wallonië, Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

Er is besloten om na te gaan in hoeverre een dergelijk initiatief wordt ondersteund vanuit de relevante organisaties in België. Meerdere redenen liggen eraan ten grondslag om eerst de haalbaarheid na te gaan in plaats van direct tot implementatie over te gaan:

- de complexiteit van het opzetten van een platform op het niveau van België, waarbij meerdere beleidsniveaus betrokken zijn;
- de ervaringen met platformen op het niveau van België, welke platformen niet altijd even bestendig blijken te zijn;
- het bieden van de mogelijkheid om de inhoud en de richting van het platform mede te bepalen.

1.1.2 Wat en waarom?

BeMoRnet wil een platform zijn voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek.

Een platform als doorgeefluik van ideeën en aanbevelingen, ten behoeve van

- stimulatie van dialoog tussen onderzoekswereld en beleidsmakers
- verspreiding van wetenschappelijke studies op Belgisch en internationaal niveau
- strategische oriëntatie van onderzoeksprogramma's

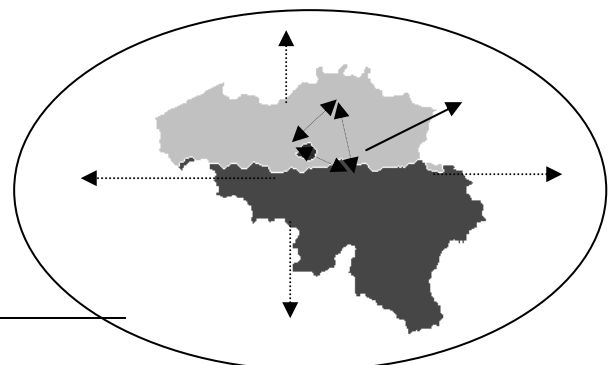
Een platform als instrument voor een specifiek ondersteuningsbeleid

- voor de drie gewesten in relatie tot elkaar en ter versterking van de regio's
- voor de relatie tussen de federale overheid en de gewesten
- voor een grote participatie van Belgische onderzoekers op het Europese vlak
- voor een efficiënte invulling van de topics in de onderzoekswereld
- om in te spelen op de aanwezige opportuniteiten

Een platform dat gebruik maakt van databanken / inventarisatie: databanken als 'instrument' voor stimulatie van informatie-uitwisseling en toegankelijk maken onderzoeksactiviteiten.

- Databank organen: profiel van de instanties
- Databank programma's: profiel van de onderzoeken
- Inventaris internationale instanties

Een platform ter versterking van de regio's en ter versterking van België en de gewesten in relatie tot Europa, met als primaire vereiste een samenwerking tussen verschillende groeperingen.





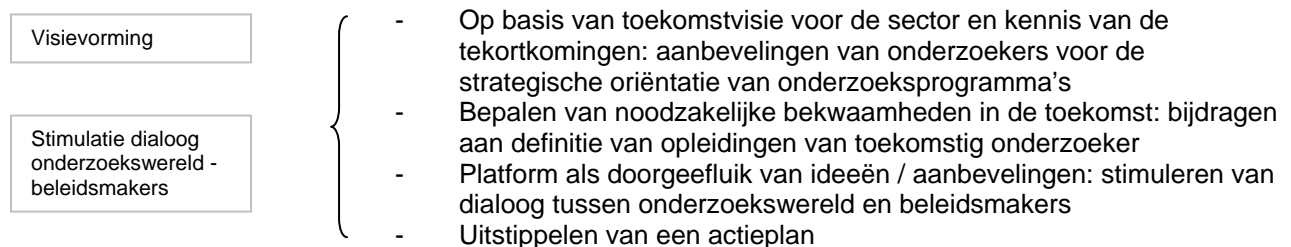
1.2 Doelstellingen

De doelstellingen zijn geformuleerd bij het opzetten van de studie BeMoRnet. Er is bij de doelstellingen onderscheid gemaakt naar specifieke doelstellingen (korte termijn en lange termijn) en operationele doelstellingen. Het gaat om doelstellingen van het op te zetten platform (indien hiertoe wordt overgegaan na de haalbaarheidsstudie). Tijdens de haalbaarheidsstudie worden de doelstellingen voornamelijk gebruikt om de opzet van het platform duidelijk te maken.

1.2.1 Specifieke doelstellingen (KT)

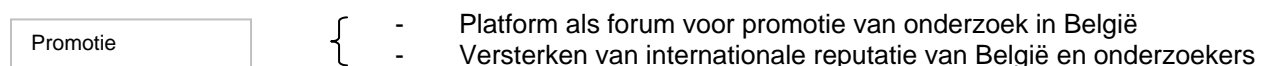
1. Gedachtewisseling en het overleg over het onderzoek naar vervoer en mobiliteit levendig houden

Het basisidee achter deze doelstelling is om het transport- en mobiliteitsonderzoek op LT te ondersteunen en een strategisch inzicht te geven. Dit idee gaat ervan uit dat een verbetering ter zake nuttig is, met als redenering dat het onderzoek vooralsnog meer geënt is op operationele aspecten of tactiek dan op strategie.



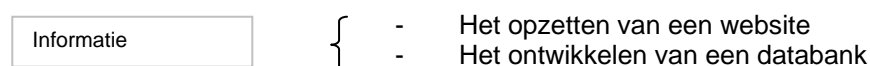
2. Het nationaal en internationaal ondersteunen van het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek

Het idee achter deze doelstelling is om de aanwezige kennis in België te verspreiden op nationaal en internationaal niveau. Dit is mede ingegeven door de gedachte dat de participatie van Belgische onderzoekers aan internationale onderzoeken nog verder kan verbeteren. Ook is het idee dat België eerder een rol zou kunnen spelen bij het vaststellen van de internationale onderzoeksagenda.



3. De onderzoeksresultaten toegankelijker maken

Deze doelstelling heeft als insteek dat de (resultaten van) wetenschappelijke studies in het vakdomein eenvoudig raadpleegbaar moeten zijn. De gedachte erachter is dat een algeheel overzicht van de onderzoeken op één locatie het zoeken naar resultaten vereenvoudigt en minder tijd in beslag neemt.

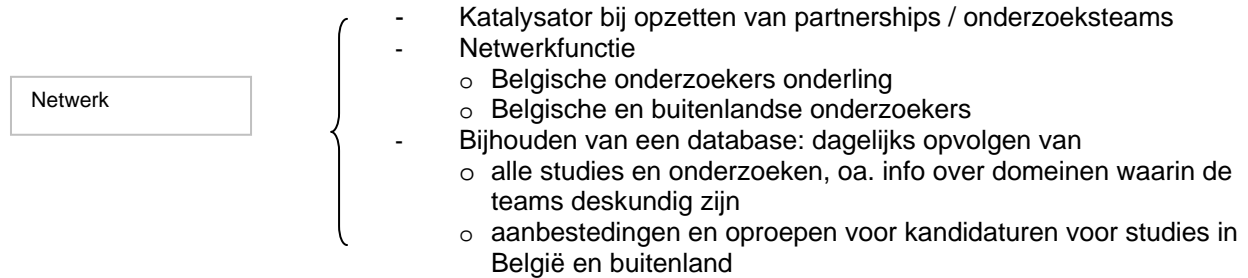




1.2.2 Specifieke doelstellingen (LT)

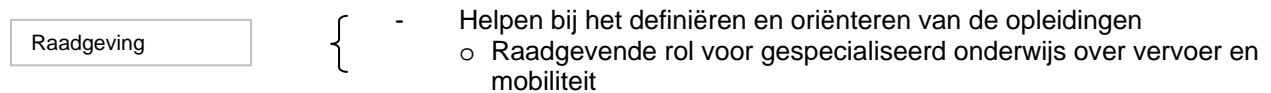
4. Samenstelling vergemakkelijken van multidisciplinaire ploegen

Deze doelstelling op lange termijn gaat ervan uit dat onderzoekers ondersteund kunnen worden door het aanbieden van overzichten van onderzoeken en oproepen tot deelname aan (Europese) onderzoeken in het vakdomein. Een dergelijk totaaloverzicht ontbreekt vooralsnog.



5. Gespecialiseerd onderwijs met raad en daad bijstaan

Deze doelstelling op lange termijn berust op de gedachte dat een strategische visie ten aanzien van mobiliteit en transportonderzoek ook een nuttige bijdrage kan leveren aan de inhoud van de opleidingen. Het gaat dan om een optimale afstemming van de opleidingen op de vragen die er in de (nabije) toekomst moeten worden beantwoord.



1.2.3 Operationele doelstellingen

De volgende operationele doelstellingen zijn geformuleerd:

- Bepalingen voorwaarden voor opzetten overlegplatform
- Opvolgen wetenschappelijke en administratieve activiteiten
- Onderzoeksactiviteiten toegankelijk maken
- Informatie-uitwisseling stimuleren
- Bepalen sterke en zwakke punten voor onderzoek naar mobiliteit en vervoer
- Promotie Belgische expertise op internationaal niveau



1.3 Methodologie

1.3.1 Takenpakket

Een takenpakket met acht specifieke taken werd opgesteld voor de haalbaarheidsstudie *BeMoR net*. Hieronder volgt voor elke taak een korte duiding van de voornaamste inhoud.

- Taak 1: Voorstel voor de samenstelling van een opvolgingscomité
 - o Doen van een voorstel aan de opdrachtgever.
 - o Afspreken van de werking van het opvolgingscomité
 - o Voorbereiden van de vergaderingen
 - o Verslaglegging van de vergaderingen

- Taak 2: Stand van zaken van de verschillende federale, gewestelijke en internationale programma's die een beroep doen op het Belgisch onderzoek naar vervoer, en van de bestaande communicatiemiddelen
 - o Afbakening van wat onder onderzoek naar transport en mobiliteit wordt verstaan
 - o Nagaan van de stand van zaken van de programma's
 - o Bepalen van de structuur van databank
 - o Ingeven van de verzamelde informatie in de databank

- Taak 3: Inventarisering van alle organen die onderzoek naar de verschillende facetten van vervoer en mobiliteit verrichten of subsidiëren.
 - o Afbakening van de organen die relevant zijn in het werkdomein transport en mobiliteit
 - o Nagaan van de activiteiten (bij de organen en via desktop research)
 - o Bepalen van de structuur en inhoud van de databank
 - o Ingeven van de verzamelde informatie in de databank

- Taak 4: Bilaterale contacten met de verschillende organen die onderzoek naar vervoer en mobiliteit verrichten en financieren.
 - o Bepalen van de procedures
 - o Vastleggen en houden van 'Face-to-face' interviews
 - o Onderhouden van de relaties

- Taak 5: Een website voor belangstellenden creëren
 - o Inhoudsbepaling
 - o Opzetten van een voorbeeldfiche 'organen'
 - o Opzetten van een voorbeeldfiche 'onderzoek'
 - o Opzetten en bijhouden website

- Taak 6: Inventarisatie van de internationale instanties
 - o Afbakening van organisaties die relevant zijn in het werkdomein transport en mobiliteit
 - o Informatieverzameling (bron: Internet)
 - o Overzicht van vertegenwoordiging

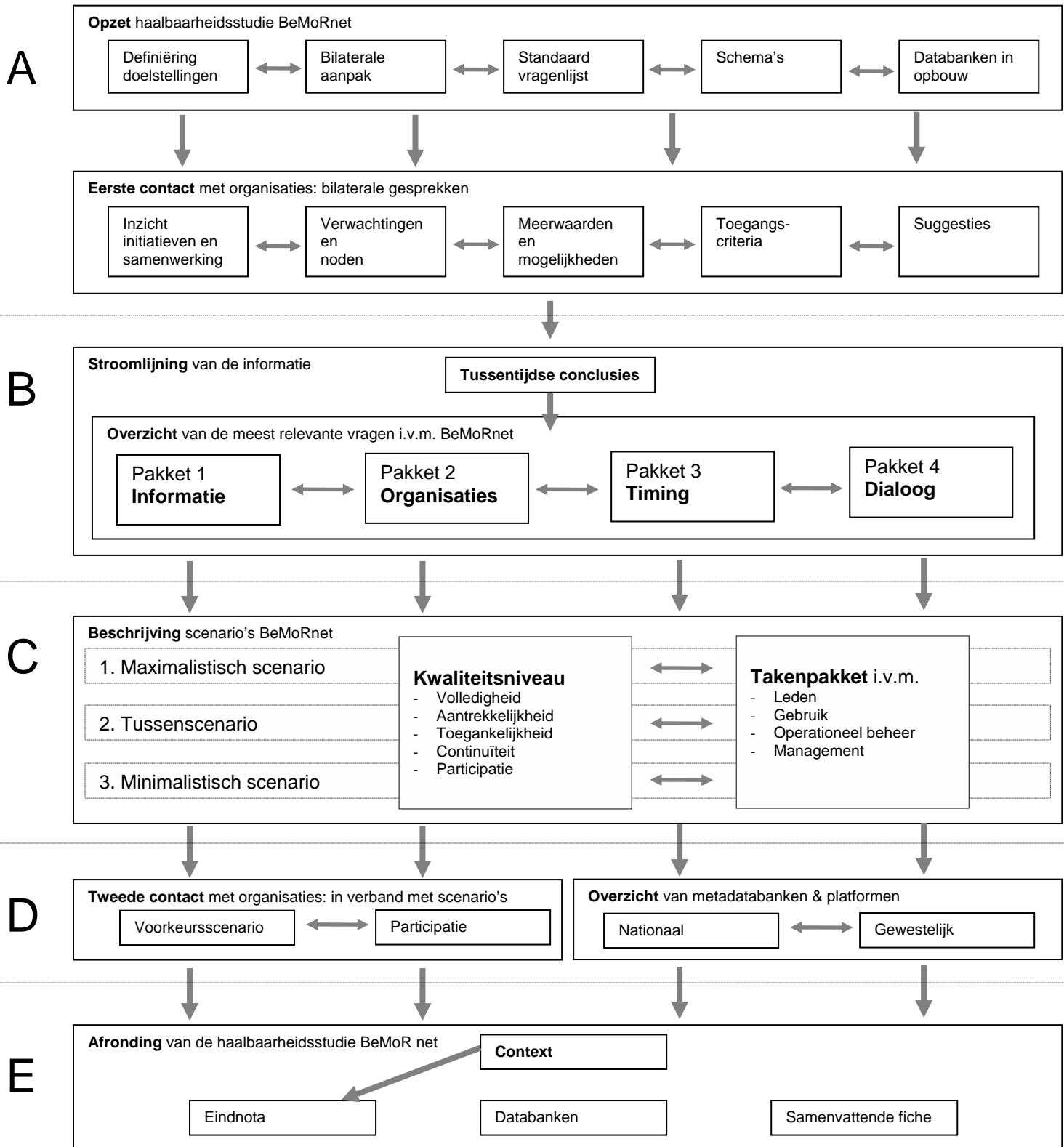
- Taak 7: Ledenwerving voor het platform
 - o Nagaan van verwachtingen en noden van de organen
 - o Omschrijven wat er onder een lid wordt verstaan
 - o Aangeven toegevoegde waarde
 - o Opstellen lijst van potentiële leden

- Taak 8: Opstellen werkingsprincipes van het platform
 - o Bepalen van de doelstellingen
 - o Voorwaarden voor toetreding
 - o Toegangs criteria databanken
 - o Te ontwikkelen communicatiemiddelen

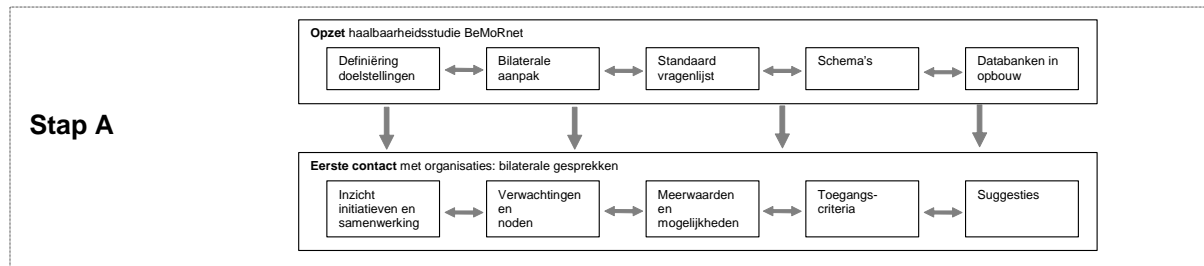


1.3.2 Globale opzet van de haalbaarheidsstudie

De hierna volgende figuur geeft op schematische wijze de gehanteerde aanpak van de haalbaarheidsstudie *BeMoR net* aan.



1.3.3 Stap A Opzet haalbaarheidsstudie en het aangaan van bilaterale contacten



De **opzet** van de studie gaat uit van een *kruisbestuiving* van meerdere onderdelen:

- definiëring van doelstellingen;
- een bilaterale aanpak;
- een standaard vragenlijst;
- overzichtsschema's;
- databanken in opbouw.

De **bilaterale aanpak** vormt het essentiële onderdeel van de eerste fase van de haalbaarheidsstudie.

De overige elementen staan hier als volgt mee in relatie:

- de *definiëring van doelstellingen* geeft belangrijke achtergrondinformatie aan die duidelijk naar voren moet worden gebracht tijdens de bilaterale gesprekken;
- de *standaard vragenlijst* is bedoeld als leidraad voor de bilaterale gesprekken;
- in de *schema's* worden de relevante organisaties en inhoud van het vakdomein afgebakend; ze worden gebruikt in de bilaterale gesprekken als discussiemiddel; de schema's worden aangepast aan de hand van de gesprekken;
- de *databanken* worden opgebouwd naar aanleiding van de ter beschikking gestelde informatie ten gevolge van het bilaterale contact.

In overleg met de opdrachtgever wordt afgesproken met welke soorten organisaties de bilaterale gesprekken worden aangegaan, en welke soorten onderzoeken ('inhoudelijke afbakening') passen binnen het platform. Dit vindt plaats aan de hand van de **schema's**.

De *thema's* die in de bilaterale gesprekken ter sprake komen worden vastgelegd in overleg met het opvolgingscomité. De gesprekken leiden tot **kennis over** de organisaties, en geven per organisatie een **visie** over de richting van het op te zetten platform *BeMoR net* op de volgende vlakken:

- inzicht in de initiatieven en samenwerking;
- verwachtingen en noden;
- meerwaarden en mogelijkheden;
- toegangscriteria;
- suggesties.

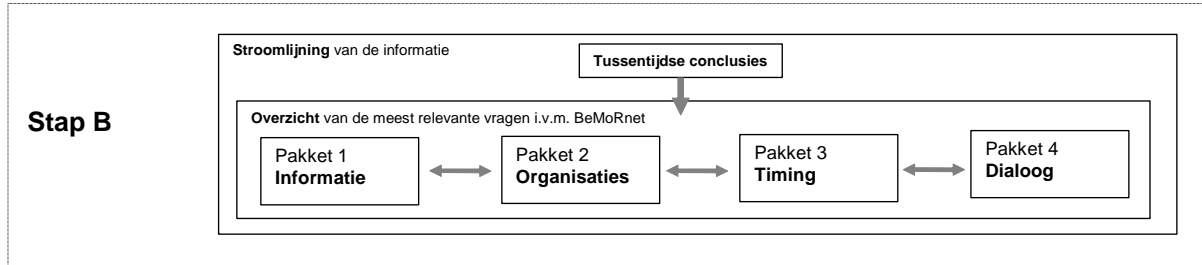
De bilaterale gesprekken moeten allen in het licht van een **neutrale aanpak** worden gezien. Neutraliteit is essentieel bij de haalbaarheidsstudie (en bij het eventueel opzetten) van het platform *BeMoR net*, ten einde een platform te kunnen opzetten dat over de legislatuur heen kan functioneren en niet per definitie een bepaald stempel krijgt opgeplakt. Dit krijgt vorm op drie niveaus:

- Neutraliteit van de uitvoerder van de haalbaarheidsstudie *BeMoR net*;
- Neutraliteit ten aanzien van de onderwerpen;
- Neutraliteit ten aanzien van de organisaties.

Deze neutrale aanpak komt tot uiting in de a-politieke wijze waarop de gesprekken worden aangepakt. Elke relevante organisatie krijgt de mogelijkheid zijn visie weer te geven op het initiatief *BeMoR net*.

De resultaten van deze stap worden doorgenomen met de opdrachtgever en gepresenteerd aan het **opvolgingscomité**.

1.3.4 Stap B Stroomlijning van de informatie



Op basis van de gesprekken en de kennis die daarmee is verworven worden er **tussentijdse conclusies** van algemene aard getrokken. Deze algemene conclusies moet het mogelijk maken om op onderbouwde wijze de stap te zetten naar de *specificaties* van *BeMoR net*.

Dit biedt de mogelijkheid om te beoordelen

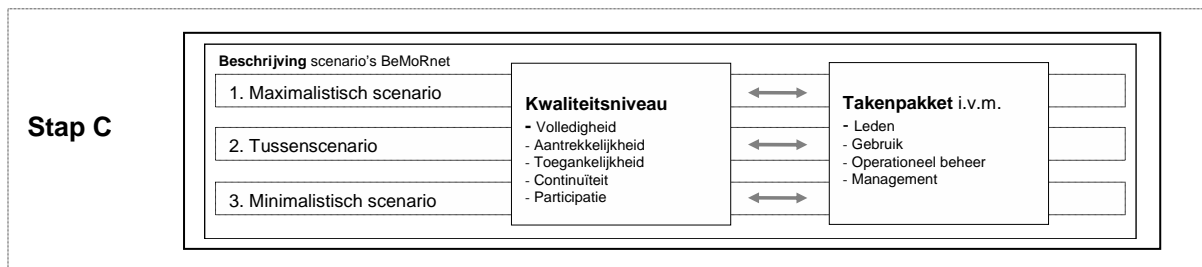
- of het wel zo evident is *welke richting* het platform *BeMoR net* op zou moeten
- *welke vragen* er leven onder de gecontacteerden

Een overzicht van de meest **relevante vragen** wordt verdeeld over vier pakketten:

- Pakket 1: informatie "Om welke informatie heeft *BeMoR net* betrekking?"
- Pakket 2: organisaties "Welke organisaties zijn er betrokken?"
- Pakket 3: timing "Wat is de timing?"
- Pakket 4: dialoog "Op welke wijze geven we de dialoog vorm en brengen we ze tot leven?"

De resultaten van deze stap worden doorgenomen met het opvolgingscomité.

1.3.5 Stap C Beschrijving scenario's *BeMoR net*



Het stroomlijnen van de informatie uit stap B leidt tot meer inzicht. Aangezien een platform als *BeMoRnet* verschillende richtingen op kan afhankelijk van het ambitieniveau, wordt er gewerkt met **scenario's**.

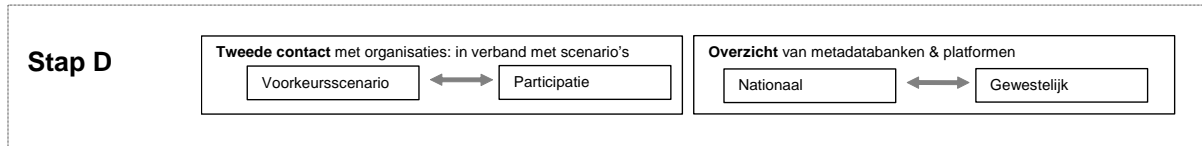
Scenario's bestaan uit maatregelen of bouwstenen, die een coherent geheel vormen. Het concept van scenario's biedt de mogelijkheid om verschillende denkpistes naar voren te brengen, ten einde ze te kunnen beoordelen.

De scenario's worden gebaseerd op wat in de bilaterale gesprekken is besproken. We houden rekening met potentiële verschillen in ambitieniveau door te werken met scenario's die verschillen naar kwaliteitsniveau en een daarmee samenhangend takenpakket:

- Maximalistisch scenario;
- Tussenscenario;
- Minimalistisch scenario.

De scenario's worden voorgelegd aan het **opvolgingscomité**.

1.3.6 Stap D Tweede contact met organisaties & Overzicht van metadatabanken en platformen



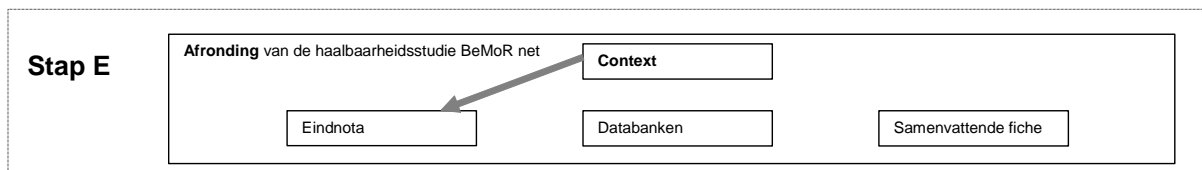
De volgende stap is het voorleggen van de scenario's aan de organisaties waarmee bilaterale gesprekken zijn aangegaan. Het gaat om een **aanvullende vraagstelling** die het mogelijk moet maken op twee essentiële vragen een antwoord te formuleren:

- Heeft de organisatie een *voorkeursscenario*?
- Is de organisatie bereid tot *participatie*?

Parallel aan deze vraag wordt er in stap D via desktop research een overzicht opgemaakt van initiatieven die in relatie staan tot *BeMoR net*. Het gaat om initiatieven op nationaal en gewestelijk niveau die als **platform** zijn te bestempelen of die **metadata** aanbieden.

De resultaten van de tweede consultatie en van de desktop research passeren de revue op een opvolgingscomité.

1.3.7 Stap E Afronding van de haalbaarheidsstudie *BeMoR net*



In de laatste stap wordt de haalbaarheidsstudie van het platform *BeMoR net* afgerond. De **context** waarbinnen het onderzoek heeft plaatsgevonden wordt opgemaakt.

De afronding resulteert in de tweede plaats in een **eindnota** volgens "de Administratieve richtlijnen - Onderzoeksprojecten 2005-2010" van het meerjarenprogramma SSD "Wetenschap voor een duurzame ontwikkeling".

Het gaat om een geïntegreerd rapport met minstens de onderzoekscontext, de doelstellingen, de methodologie, het eventueel gebruikte materiaal, de resultaten en de aanbevelingen in het kader van de ondersteuning van het beleid.

In de derde plaats gaat het om **databanken** die de resultante zijn van de haalbaarheidsstudie, gebaseerd op de informatie die ter beschikking wordt gesteld door de gecontacteerden.

In de vierde plaats worden er samenvattende fiches van maximum 2 pagina's opgesteld in drie talen (NL, F en E) conform het opgestelde contract. Deze fiches gaan in op de onderzoeksresultaten, de eventuele conclusies en de noodzakelijke adviezen voor de verspreiding van resultaten en valorisatie van het onderzoek.

2 Deel 2: Verloop en resultaten van de studie *BeMoR net*

Deel 2 is als volgt opgebouwd:

- Algemeen overzicht	hoofdstuk 2.1	p.21
- Resultaten samenhangend met stap A	hoofdstuk 2.2	p.23
- Resultaten samenhangend met stap B	hoofdstuk 2.3	p.29
- Resultaten samenhangend met stap C	hoofdstuk 2.4	p.34
- Resultaten samenhangend met stap D	hoofdstuk 2.5	p.42
- Resultaten samenhangend met stap E	hoofdstuk 2.6	p.55

Deze indeling maken het mogelijk de resultaten te behandelen in functie van het doorlopen **proces**.

2.1 Algemeen overzicht

2.1.1 Vergaderingen

De studie is effectief van start gegaan in april 2007 met als einddatum 30 juni 2008.

Formeel overleg met de opdrachtgever heeft in het begin van de haalbaarheidsstudie plaatsgevonden en na de verlofperiode van 2007:

- Overleg opdrachtgever met opdrachthouder (1)	5 april 2007
- Overleg opdrachtgever met opdrachthouder (2)	13 september 2007

In de loop van de studie is het overleg met de opdrachtgever op informele wijze doorgegaan en is het formele gedeelte gekoppeld aan de vergaderingen van het **opvolgingscomité**. De data van de vergaderingen:

- Opvolgingscomité (1)	8 mei 2007
- Opvolgingscomité (2)	10 december 2007
- Opvolgingscomité (3)	14 februari 2008
- Opvolgingscomité (4)	26 mei 2008

De onderwerpen die aan bod zijn gekomen tijdens de vergaderingen, zijn opgenomen in bijlage één.

De **samenstelling** van het opvolgingscomité werd gemaakt op basis van de drie invalshoeken: economie, mobiliteit en wetenschap, met vertegenwoordigers van het federale niveau en van de drie gewesten. Dit past binnen de doelstelling dat het platform nadrukkelijk de samenwerking zoekt tussen het gewestelijke en het federale niveau.



- Federaal		
o	POD Wetenschapsbeleid	Monique Blanken (tot 5/2008) Georges Jamart (vanaf 5/2008)
o	FOD Mobiliteit en Vervoer	Laurent Demilie
o	FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie	Georges Allo
o	POD Duurzame Ontwikkeling	Cedric Vandewalle
o	FPB Federaal planbureau	Maud Nautet
- Vlaams Gewest		
o	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)	Wilfried Goossens
o	Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI)	Liesbeth Schruers
- Waals Gewest		
o	Ministère de la Région Wallonne (MRW)	Alain Gillin
o	Ministère de l'Équipement et des Transports (MET)	Dominique Van Duyse
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest		
o	Mobiris (vorige benaming : Bestuur Uitrusting en Vervoer)	Koen Vandekerckhove
- Namens de opdrachthouder		
o	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw	Wanda Debauche
o	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw	Hinko van Geelen



2.1.2 Rapportering

In de loop van de studie heeft de rapportering plaatsgevonden in de vorm van **verslagen**:

- aanvangsverslag (via post) 11 juli 2007
- jaarlijks verslag 31 maart 2008
 - o administratief
 - o wetenschappelijk (Engels)
- eindverslag 30 juni 2008

*Voor de opvolgingsvergaderingen zijn presentaties voorbereid en verslagen opgemaakt. De verslagen zijn terug te vinden in de bijlagen (bijlage **negen**, bijlage **elf**, bijlage **veertien**).*

2.1.3 Inhoudelijke realisaties per stap in het proces

Tijdens de studie zijn er in elk van de vijf stappen meerdere realisaties tot stand gebracht.

- Stap A Opzet haalbaarheidsstudie en het aangaan van bilaterale contacten zie 2.2
- Stap B Stroomlijning van de informatie zie 2.3
- Stap C Beschrijving scenario's BeMoR net zie 2.4
- Stap D Tweede contact met organisaties & Overzicht van metadatabanken en platformen zie 2.5
- Stap E Afronding van de haalbaarheidsstudie BeMoR net zie 2.6

*Het overzicht van deze realisaties zijn terug te vinden in bijlage **twee**.*



2.2 Stap A Opzet haalbaarheidsstudie en het aangaan van bilaterale contacten

2.2.1 Samenstelling van het opvolgingscomité

De samenstelling van het opvolgingscomité heeft plaatsgevonden in overleg met de opdrachtgever en is ter sprake gekomen op het eerste opvolgingscomité.

De samenstelling kan worden teruggevonden in het colofon en in hoofdstuk 2.1.1

2.2.2 Een tekst en een presentatie met uitleg over BeMoR net (NL en F)

De tekst en presentatie met uitleg over *BeMoR net* zijn opgemaakt in functie van de bilaterale gesprekken. Voorafgaand aan de bilaterale gesprekken zijn de documenten in hetzij het Nederlands of het Frans overgemaakt.

De tekst (NL en F) en de presentatie (NL) zijn opgenomen in bijlage drie.

2.2.3 Een standaardvragenlijst voor de bilaterale gesprekken (NL en F)

De vragenlijst is bedoeld als leidraad voor de bilaterale gesprekken. De vragenlijst is opgebouwd rond twee **thema's**.

- Thema 1 “Onderzoek naar mobiliteit en transport en uw organisatie”
 - o Met dit thema wordt een beeld van elke organisatie verkregen. Volgende elementen komen aan bod:
 - onderwerpen en programma's
 - samenwerking
 - link met het beleid
 - communicatiemiddelen
 - afdelingen
- Thema 2 “Lidmaatschap en creatie van meerwaarde”
 - o Het tweede thema polst naar de visie van de gesprekspartner op het initiatief BeMoRnet, en de mogelijke participatie als lid. Volgende aspecten komen aan bod:
 - verwachtingen en noden
 - voorwaarden voor toetreding
 - meerwaarden
 - toegangscriteria databanken
 - andere platformen
 - o Het thema kadert in het idee dat het functioneren van een platform staat of valt bij de interesse van de organisaties. In relatie hiermee staat de uitdaging om een meerwaarde te creëren voor de participerende leden, zodat het nut voor de leden uitstijgt boven de verplichtingen.

De gestandaardiseerde vragenlijst (NL en F) is opgenomen in bijlage vier.

2.2.4 Een aanbevelingsbrief (NL en F)

De aanbevelingsbrief is gebruikt bij het leggen van de contacten voor het bilaterale overleg. De brief is ondertekend door opdrachtgever POD Wetenschapsbeleid (Dominique Fonteyn, Directeur-generaal Onderzoek en toepassingen) en door de opdrachthouder OCW (Claude Van Rooten, Directeur-generaal).

De aanbevelingsbrief (NL en F) is opgenomen in bijlage vijf.



2.2.5 Schema over de inhoudelijke afbakening

(NL en F)

Het schema 'Inhoudelijke afbakening' is specifiek uitgewerkt voor de haalbaarheidsstudie *BeMoR net*. Grosso modo kan het schema in 4 blokken worden uiteengezet:

- Werkvelden *BeMoR net*: Mobiliteit en Transport
- Aanverwante disciplines
- Modi / soorten vervoer
- Soort onderzoek

Het schema, dat ter sprake komt tijdens het bilaterale overleg, heeft verschillende **doeleinden**:

- duidelijk te maken welke onderzoeken wel en welke niet passen om te worden opgenomen in de databank van BeMoRnet
- een overzicht te geven van alle thema's die gekoppeld kunnen worden aan mobiliteit en transport.
- een discussie op gang te brengen over de onderzoeksonderwerpen die nu of in de toekomst door de organisatie worden uitgevoerd
- het onvermijdelijk maken van een neutraal gesprek dat gericht is op de inhoud

Binnen *BeMoR net* passen de onderwerpen die onder de werkvelden **mobiliteit en transport** staan, evenals de richtinggevende thema's van de **aanverwante disciplines**.

Het gaat dus om een **transversale opvatting** van de begrippen 'mobiliteit en transport'.

We hanteren de begrippen mobiliteit en transport als aparte werkvelden, die als disciplines op zich zelf staan, die sterk in verband met elkaar staan, maar niet te vatten zijn onder één benaming. We vereenvoudigen de termen en hanteren de volgende omschrijving:

- Werkvelden *BeMoR net*
 - o Mobiliteit ≈ verplaatsen van personen
 - o Transport ≈ verplaatsen van goederen
- Aanverwante disciplines
 - o Verkeerskunde ≈ bestudering verkeer en verkeerstoepassingen
 - o Planologie ≈ relatie tussen beleid en ruimte
 - o Milieu / Energie ≈ relatie tussen mens en omgeving, energiebronnen
 - o Economie ≈ beheer schaarste (productiemiddelen en goederen)
 - o Gedragswetenschap ≈ menselijk gedrag
 - o Recht ≈ rechtsordening van de samenleving
 - o ICT ≈ informatie- en communicatietechnologie

Bij de **soorten vervoer** wordt aangeduid op welke vervoersmodi *BeMoR net* initieel is gericht. Alle onderzoeken die passen in het inhoudelijk afbakeningskader en betrekking hebben op de genoemde modi passen binnen *BeMoR net*:

- Wegverkeer te land
- Railvervoer
- Scheepvaart (met uitzondering van visserij)
- Luchtvervoer (met uitzondering van recreatief luchtvervoer)

Onder **soort onderzoek** wordt getracht te duiden welk soort onderzoek wel en welk onderzoek niet wordt geviseerd binnen *BeMoR net*.

Het schema is in de loop van de studie geleidelijk aangepast naar aanleiding van opmerkingen tijdens de bilaterale gesprekken.

Het definitieve schema 'Inhoudelijke afbakening' (NL en F, versie juni 2008) is opgenomen in bijlage zes.

2.2.6 Schema met betrekking tot organisaties

(NL en F)

In het kader van *BeMoR net* zijn verschillende schema's met betrekking tot relevante organisaties uitgewerkt.

- schema C organisaties
- schema E overheid
- schema F universiteiten
- schema G belangenorganisaties

De laatste drie schema's zijn een invulling van het schema organisatie. De relevante organisaties in het vakdomein hebben elk een plaats in de schema's gekregen.

Het gaat om een eerder **theoretische opdeling** die het mogelijk maakt een basisoverzicht te ontwikkelen ten aanzien van de plaats die elke organisatie binnen het geheel van organisaties inneemt. Dat het om een theoretisch schema gaat, blijkt wel uit het feit dat er samenwerkingsverbanden zijn die de grenzen tussen de soorten organisaties overschrijden. Bij de toedeling van de schema's is ervoor geopteerd om de kernactiviteit centraal te stellen. Het gaat om de 'insteek' vanuit de organisatie, die past in een bepaalde categorie.

De organisaties zijn voor wat betreft de niveaus Europa en België ingedeeld naar het '**werkingsgebied**'. Voor wat betreft de verdeling naar regio's, gaat het omwille van vereenvoudiging om de **geografische inplanting** van de organisatie.

Ten aanzien van het schema overheid is een vereenvoudigde indeling gehanteerd door bij de overheidsorganisaties onderscheid te maken naar eerder beleidsvoorbereidend of beleidsuitvoerend zijn.

Met de organisatieschema's werden volgende **doelen** nagestreefd:

- een opdeling in typen organisaties, ten einde de visie van elke organisatie zo goed mogelijk te kunnen plaatsen
- een overzicht bieden van de organisaties die een rol spelen bij het wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot mobiliteit en transport
- als instrument om de discussie met de gecontacteerde organisaties los te maken, met betrekking tot de vraag welke organisaties best worden aangesproken om deel uit te maken van het platform *BeMoR net*
- als middel om de grote hoeveelheid organisaties aan te tonen die potentieel betrokken partij zijn voor een samenwerkingsverband in de vorm van het platform *BeMoR net*. Dit geeft tevens de complexiteit van het mobiliteits- en transportlandschap in beeld
- een indeling in typen organisaties aan de hand waarvan de database kan worden opgezet

De schema's zijn in de loop van de studie geleidelijk aangepast naar aanleiding van opmerkingen tijdens de bilaterale gesprekken.

*De definitieve schema's (NL en F, versie juni 2008) zijn opgenomen in bijlage **zeven**.*



2.2.7 Een lijst met contacten voor bilaterale gesprekken

Over de schema's heeft overleg plaatsgevonden met opdrachtgever en het opvolgingscomité.

De **afpraak** werd gemaakt om de beleidsvoorbereidende overheid en de universiteiten / kennisinstellingen te contacteren voor een bilateraal gesprek.

Ten aanzien van de **overheid** werd het beginsel gehanteerd dat er contact wordt gezocht met instellingen die zich bezig houden met beleidsvoorbereiding (aangezien bij deze instellingen het merendeel van onderzoek wordt uitgevoerd). In afwijking hierop werd besloten om te spreken met de NMBS, de Lijn, TEC en de MIVB.

Ten aanzien van de **universiteiten en kennisinstellingen** speelt de betrokkenheid bij het doen van onderzoek in het vakdomein uiteraard een rol.

Er wordt vanaf gezien om in dit stadium specifiek voor *BeMoR net* contacten te leggen met **belangenorganisaties** en **adviesbureaus**. Hiertoe is besloten om volgende redenen (willekeurige volgorde):

- de organisatie moet primair gericht zijn op het doen van onderzoek
- de objectiviteit moet (zoveel mogelijk) gewaarborgd zijn
- de enorme hoeveelheid organisaties die actief zijn op het vlak van mobiliteit en transport

Dit betekent overigens niet dat de belangenorganisaties of adviesbureaus op later tijdstip niet kunnen worden betrokken bij het platform *BeMoR net*. Tijdens de gesprekken met de overheidsinstellingen en de universiteiten zal naar de opportuniteit hiervan worden gepolst.

Tijdens de periode van consultaties wordt in het programma Excel een **contactlijst** bijgehouden van de organisaties, die de basis is voor de te nemen contacten.

Er is begonnen met de gesprekken met de overheidsinstellingen, alvorens een begin te maken met de interviews van de onderzoekers. Er is geen specifieke volgorde aangehouden met betrekking tot de gewesten.

De contactlijst is opgenomen in bijlage acht.

2.2.8 Databanken (in opbouw)

De databanken worden in de loop van de tijd opgebouwd naar aanleiding van de ter beschikking gestelde informatie ten gevolge van het bilaterale contact. Het gaat om de databanken organisaties en onderzoek.

De databanken komen terug aan bod in hoofdstuk 2.6 als resultaat van stap E.



2.2.9 Bilaterale gesprekken en synthese van de reacties (NL of F)

De bilaterale gesprekken die hebben plaatsgevonden hebben veel informatie opgeleverd met betrekking tot de thema's uit de leidraad. Dit heeft geleid tot aanpassing van de schema's (zie 2.2.5 en 2.2.6), kennis over de organisaties en tot een **synthese** van de reacties op volgende vlakken:

- inzicht in initiatieven en samenwerking
- verwachtingen en noden
- meerwaarden en mogelijkheden
- toegangscriteria
- suggesties.

Hieronder volgt een overzicht van de reacties. Het gaat om reacties op de vragen uit de gestandaardiseerde vragenlijst (zie bijlage **vier** voor de formulering van de vragen).

Inzicht initiatieven en samenwerking tussen gewesten

- De samenwerking vindt eerder ad hoc plaats en is sterk persoonsgebonden.
- De overheid: werkt al wel samen, maar weinig structureel
- In het 'wereldje' van de onderzoekers kent iedereen elkaar
- Door actief te zoeken is informatie terug te vinden
- Onderzoekers besteden veel aandacht aan publicaties in wetenschappelijke tijdschriften

Verwachtingen en noden met betrekking tot *BeMoR net*

- Er zijn geen ronduit afwijzende reacties. Wel varieert de reactie van enthousiast en ondersteunend tot afwachtend en gereserveerd
- De administratieve last: niet te verzwaren
- Werkingsperiode *BeMoR net*: garanties voor langere periode
- Netwerkfunctie: fysieke samenkomsten noodzakelijk (niet enkel virtueel platform)
- Te betrekken organisaties: er is een kritische massa nodig
- Merendeel begrijpt de focus op overheid en universiteiten (uitbreiding evt. later)
- Ten aanzien van objectiviteit van belangenorganisaties: wisselende reacties
- Fiche-systeem: meer aangewezen dan opnemen volledige documenten in pdf
 - o Standaardfiche, maar (beter) geen bijkomende last of bijkomende fiche tov bestaande
 - o Taal: uiteenlopende standpunten
- Zoeksysteem: weinig bemerkingen
 - o Voorkeur persoonsgebonden: categorieën of google-achtig systeem
 - o Meerwaarde: toepassen van beide systemen

Meerwaarden en mogelijkheden van het platform *BeMoR net*

- 'Inherente' meerwaarden
 - o Kennisuitwisseling merendeel akkoord
 - o Eenzijdige gerichtheid merendeel akkoord
 - o Volledig overzicht thema's merendeel akkoord
 - o Volledig overzicht organisaties wisselend
 - o Voorkoming overlap merendeel akkoord
 - o Meertaligheid voor de meesten geen issue
- Mogelijk interessant
 - o Thema's zeer wisselend
 - o Financiën merendeel vindt dit niet prioritair en niet relevant
 - o Informatie wisselend
- Enkele bemerkingen
 - o nieuwsbrief: ofwel positief ofwel negatief ontvangen. (al veel nieuwsbrieven)
 - o Oproepen voor vertegenwoordiging Europa: er wordt op de NCP's gewezen²
 - o Top-down informatie van overheid: omstreden
 - o Overzichten pers: eerder niet, gaat de doelstelling van het platform voorbij
 - o Vacature-overzicht: omstreden

² NCP: National Contact Point



Toegangscriteria voor de databanken

- Het wordt algemeen geaccepteerd om informatie die door overheid wordt gefinancierd vrij beschikbaar te stellen.
- De tendens is om niet te werken met een paswoord. Eventueel wel (eenmalig) voor registratie van webbezoek
- Universiteiten:
 - o Overtuigd van algemeen voordeel, maar nog niet t.o.v. eigen functioneren
 - o Weinig bereidheid tot aanleveren informatie, indien dit een bijkomende administratieve last inhoudt

Suggesties

- Terugkoppeling naar de geïnterviewden: niet alleen feedback van het bilaterale gesprek maar tevens van besluiten van de opdrachtgever en / of het opvolgingscomité
- Vraag naar uitbreiding van het opvolgingscomité (overlegcomité) naar onderzoeksinstellingen
- Verplichting door opdrachtgevers in bestek de gegevens over studie ter beschikking stellen aan *BeMoR net*
- Afsluiten van contract met universiteiten: ter beschikking stellen van budget. Dit kan een optie zijn voor het voorkomen van vrijblijvendheid. Een eventuele bijkomende administratieve last mondt op deze manier niet uit in een bijkomende kost.
- Contacteren van de politiek (minstens op de hoogte stellen van het initiatief)
- Fysieke samenkomsten voor overleg. Enkel een virtueel platform gaat voorbij aan de netwerkfunctie.
- Het opnemen van thesissen
- Het opnemen van overzichten van lopend onderzoek naast het afgerond onderzoek.
- Bij het overzicht van een studie (bv. een fiche) een duidelijke aanduiding geven van de methodiek van onderzoek.
- Een koppeling met bibliotheken
- Contact met bedrijven (aftasten van enkele 'grote' adviesbureaus')
- Aandacht besteden aan het aspect 'publicaties'. Voor de carrière van onderzoekers is publicatie van artikels in wetenschappelijke tijdschriften meer van belang dan het afleveren en ter beschikking stellen van studierapporten.
- Dataverzameling is zeer tijdrovend. Een verbetering hierin is voor onderzoekers prioritair ten opzichte van een databank van organisaties en studies.
- Een wetenschappelijke waardering uit te spreken over de studies, als zijnde een duidelijke meerwaarde ten opzichte van andere platformen.
- De mogelijkheid bieden dat een ieder, net als bij de internet-encyclopedie wikipedia een reactie kan maken op een document (bv. aan de beheerder).
- Werken met een google-achtige lijst met hyperlinks.
- Indien er wordt geopteerd voor een nieuwsbrief, is het wellicht interessant de krachten te bundelen met andere nieuwsbrieven ter voorkoming van de hoeveelheid nieuwsbrieven

2.2.10 Rapportering in opvolgingscomité

Rapportering heeft plaatsgevonden in het eerste en tweede opvolgingscomité.

De verslagen zijn terug te vinden in bijlage negen.

2.3 Stap B *Stroomlijning van de informatie*

2.3.1 Tussentijdse conclusies uit de interviews

Een belangrijke constatering is dat de tussentijdse conclusies **realistisch** doch **bemoedigend** zijn.

1. De gehouden gesprekken leveren veel relevante informatie op met valabele standpunten over *BeMoR net*

De gesprekken, die grotendeels zijn verlopen aan de hand van de gestandaardiseerde vragenlijst, hebben valabele visies ten aanzien van *BeMoR net* opgeleverd. Een deel van de informatie gaat over de verwachtingen en vereisten om *BeMoR net* te doen functioneren.

2. Er is sprake van een veelheid aan organisaties

Via de gesprekken, participatie aan studiedagen en desktop research is er een overzicht ontstaan van de organisaties die betrokken zijn bij onderzoek naar mobiliteit en transport. Dit heeft geleid tot een belangrijke update van de schema's die ingaan op de overheidsinstellingen, onderzoeksinstellingen en belangengroepen.

3. Het opzetten van het platform wordt als moeilijk ervaren

Men is er zich terdege van bewust dat het opzetten van het platform een heel lastige oefening is. Dit resulteert in een verschil in enthousiasme, variërend van zeer positief ('eindelijk een visie') tot een meer gereserveerde houding ('wait and see'). De afwachtende houding staat ook in verband met het niet op de hoogte zijn van de visie van de overige organisaties en mogelijke verschillen in verwachtingen. Daaraan gekoppeld kan worden dat er sprake moet zijn van een kritische massa van het aantal betrokken organisaties en de informatie die ter beschikking wordt gesteld.

4. Er is een verschil in redenering als gevolg van de soort organisatie

Organisaties, variërend van overheidsinstellingen tot onderzoeksinstellingen, nemen elk een eigen plaats in de 'wereld' van mobiliteit en transport in. De verschillende personen redeneren vanuit verschillende posities, waardoor er standpunten kunnen ontstaan die een verschillende richting op gaan. Het belang van een onderzoeksgroep van een universiteit is niet hetzelfde als het belang van een administratie. Daarnaast bestaat er een verschil tussen het algemene belang, het belang van de organisatie en het persoonlijke belang. Tijdens de gesprekken is getracht om de geïnterviewden ook ruimer te laten kijken, wat niet voor iedereen even evident is.

5. *BeMoR net* is nuttig voor het algemene belang maar moeilijk realiseerbaar

Grosso modo kunnen we op basis van de gesprekken stellen dat het platform *BeMoR net* in algemene zin nuttig kan zijn. Ter verbetering van de dialoog tussen beleidsbepalers en onderzoekers ziet men in potentie een belangrijke rol weggelegd voor *BeMoR net*. Er kan worden gesteld dat men zich kan vinden in de achterliggende doelstellingen voor het opzetten van het platform.

6. Het functioneren van de organisaties en de personen zelf staat los van het algemene belang van *BeMoR net*

Ook al is de dialoog tussen beleidsbepalers en onderzoekers niet optimaal, de relatie met administraties wordt vanuit het standpunt van onderzoekers doorgaans als goed bestempeld. De onderzoeksinstellingen stellen dat ze in principe kunnen blijven functioneren op de huidige manier. Om 'hun ding' te kunnen blijven doen, is het platform *BeMoR net* niet per se nodig voor de onderzoeksinstellingen.

7. Elk gewest heeft zich anders ontwikkeld, met als gevolg dat de huidige noden en verwachtingen verschillend zijn

Er zijn regionale verschillen, ten gevolge van het feit dat de 'omgeving' anders is: de werking van de administraties is verschillend, de gehanteerde beleidsinstrumenten zijn anders, de onderzoeksinstellingen hebben zich langs een verschillende lijn ontwikkeld, de onderlinge verbanden zijn anders. Dit heeft tot resultaat dat sommige onderwerpen wel worden opgepakt binnen het ene gewest maar niet in andere gewesten. Ook zijn er regionale verschillen voor wat betreft de rol van de organisaties: sommige organisaties willen ook een rol spelen op het vlak van coördinatie of netwerk, met ambities om uit te groeien tot een platform.



8. De tijd die onderzoekers kwijt zijn aan taken die niet strikt wetenschappelijk zijn, neemt volgens onderzoekers onaangename proporties aan

Eén van de belangrijkste redenen is het nijpende gebrek aan valabele onderzoeksdata. Aan het verzamelen, verifiëren en valideren van onderzoeksdata is men naar schatting eenderde tot de helft van de tijd bezig. Daarnaast zijn er ook verschillende administratieve taken. De nadrukkelijke wens ten aanzien van *BeMoR net* is dan ook gebaseerd op de vrees dat het niet strikt wetenschappelijke werk almaar toeneemt: de bijkomende administratieve last moet tot een minimum worden beperkt.

9. Naast het duidelijke algemene belang moet er ook nut zijn voor de organisatie die informatie aanleveren (dit is zeker het geval als participatie op grond van vrijwilligheid wordt voorgestaan).

Als er input gevraagd wordt van een organisatie, krijgt deze hier uiteraard graag iets voor terug. Indien dat niet evident het geval is, dan komt de bereidheid tot het aanleveren van de informatie onder druk te staan. Een aantal gesprekspartners van de onderzoekswereld uitte hierop de volgende visie: het belang van *BeMoR net* ligt wellicht minder bij onderzoekers (die input moeten leveren) maar meer bij de overheid, belangengroepen of de maatschappij tout court (die veelal vragende partij zijn van informatie). Daar staat tegenover dat het voor sommige vertegenwoordigers van overheden evident is dat ook onderzoekers enorm veel profijt kunnen hebben van *BeMoR net*.

De vraag waar het vervolgens om draait, is: indien vrijwillige participatie niet in voldoende mate lukt, zijn er dan mechanismen te voorzien die deelname kunnen afdwingen.

10. Het platform *BeMoR net* moet naast een virtueel gedeelte ook aandacht besteden aan fysieke samenkomsten

Om de netwerkfunctie goed in te kunnen vullen, moeten de betrokkenen bij het platform de mogelijkheid krijgen om elkaar te ontmoeten. Indien er alleen een website wordt opgemaakt met databases van organisaties en instellingen, wordt voorbijgegaan aan opportuniteiten om tot een echt strategisch netwerk te komen.

De gesprekspartners geven aan dat de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de fysieke samenkomsten kan variëren, bv. het organiseren van (thematische) congressen, of het organiseren van strategisch overleg.

2.3.2 Opdeling en overzicht van de meest relevante vragen

De tussentijdse conclusies toonden aan dat meerdere aspecten een rol spelen bij de beantwoording van de vraag volgens welke **modaliteiten** het opportuun is *BeMoR net* daadwerkelijk op te zetten.

Ondanks het feit dat er verschillen van inzichten zijn, is de tendens ten aanzien van het algemene belang **bemoedigend**. Het is daarom van belang geacht om meer inzicht te verwerven over de modaliteiten waarmee de kansen op een succesvol platform worden geoptimaliseerd.

Er werd gesteld dat het geen doen was om alle verkregen informatie direct om te zetten in specificaties waaraan het platform *BeMoR net* moet voldoen. Er is daarom gekozen voor het omschrijven van een **overzicht van de belangrijkste vragen** die gesteld werden door de geïnterviewden en door de opdrachthouder naar aanleiding van de bilaterale gesprekken.



Pakket 1: Informatie (“wat?”) - om welke informatie gaat het?

- Gaat het om wetenschappelijk en fundamenteel onderzoek of ook om plannen die op een locatie zijn gericht? In hoeverre zijn aansprekende voorbeelden van locatiegerichte studies interessant, bijvoorbeeld als voorbeeldstudie? In hoeverre is een strak onderscheid kunstmatig?
- Hoe onderscheidend is het platform ten opzichte van andere initiatieven?
- Komt ook data aan bod of zijn er verwijzingen naar andere projecten op basis waarvan een synergie kan ontstaan?
- Wat valt allemaal onder ‘mobiliteit en transport’ / wat past er binnen de inhoudelijke afbakening?
- Komt elke informatie die binnen de inhoudelijke afbakening valt in aanmerking of moeten er kwaliteitswaarborgen worden ingebouwd?
- Worden ook thesissen en artikelen opgenomen?
- Worden ook lopende studies en toekomstige studies op enige wijze opgenomen?
- Worden de beleidsdocumenten van de verschillende overheden opgenomen? (bv. beleidsbrieven, ...)
- Wat is een kritische massa om van start te gaan?
- Ten opzichte van andere projecten, is er sprake van overlap of concurrentie?
- Tot hoever gaat de informatie terug in de tijd?
- Wordt er een verschil ingebouwd tussen informatie die vrij beschikbaar is en informatie waarvoor men aan voorwaarden moet voldoen voor het inzien of verkrijgen ervan?
- In hoeverre voldoet de informatie aan de realisatie van de vooropgezette doelstellingen?

Pakket 2: Organisaties (“wie?”) - welke organisaties zijn er betrokken?

- Wat is het functioneringsmodel?
- Welke organisaties zijn de opdrachtgevers van *BeMoR net*? Wat is de status van het project?
- Welk soort organisaties worden erbij betrokken? Van welke organisaties wordt verwacht input te leveren? (Overheidsinstellingen, onderzoeksinstellingen, belangengroepen, private bedrijven)
- Wat is de rol van elke (soort) organisatie? (Overheidsinstellingen, onderzoeksinstellingen, belangengroepen, private bedrijven)
- Welke organisatie(s) is / zijn verantwoordelijk voor het operationele vlak (informatieverwerking, communicatie, bijeenkomsten, ...)?
- Welke organisaties maken deel uit van een beheersorgaan?
- Welke organisaties hebben inspraak?
- Is de betrokkenheid op vrijwillige basis? Wat is een kritische massa om van start te gaan? Of worden er mechanismen ontwikkeld die ervoor zorgen dat er sprake is van exhaustiviteit?
- Wie voert de evaluatie van het gebruik en de efficiëntie van *BeMoR net* uit?
- Welke partnerships zijn er mogelijk?



Pakket 3: Timing (“wanneer?”) - wat is de timing?

- Wanneer wordt een beslissing genomen over het vervolg?
- Wanneer gaat het platform *BeMoR net* daadwerkelijk van start?
- Wat is de vooropgezette functioneringstermijn van *BeMoR net*? Worden er waarborgen ingebouwd in functie van continuïteit?
- Van wanneer tot wanneer wordt de informatie verzameld?
- Wat is de update-frequentie van de informatie? Welk verschil moet er worden gemaakt tussen informatie over de organisaties, de studies en overige informatie?
- Wanneer en hoe vaak komen de betrokken organisaties samen voor overleg over het virtuele platform?
- Wanneer en hoe vaak worden er bijeenkomsten georganiseerd om te komen tot een fysiek platform?
- Wanneer worden evaluatiemomenten ingebouwd?

Pakket 4: Dialoog (“hoe?”) - op welke wijze geven we de dialoog vorm en brengen we ze tot leven?

- Volstaat het een virtueel platform te zijn of zijn fysieke samenkomsten nodig?
- Hoe vindt de verspreiding van informatie plaats naar de verschillende typen organisaties? (Overheidsinstellingen, onderzoeksinstellingen, belangengroepen, private bedrijven)
- Hoe actief en interactief wordt omgegaan met het virtuele platform? (prikbord, nieuwsbrief, forum, ...).
- Hoe aantrekkelijk is het virtuele platform? Hoe innovatief is de website?
- Wat is de inhoud van fysieke samenkomsten? Wie worden hiervoor uitgenodigd?
- Wordt er gewerkt met lidmaatschappen? Is er een onderscheid in voordelen naar verschillende gebruikers? Wat zijn de voorwaarden voor toetreding? Welke waarborgen zijn er mogelijk ten aanzien van de betrokkenheid?
- Op welke wijze wordt de informatie aangeleverd? Is er een standaard voor? Werkt dit via een beheerder of controleur?
- Op welke wijze kan de informatie worden gezocht? Welke soort zoekmachine wordt gebruikt? Werkt dit met losse termen, met categorieën of met beiden?
- Wordt er een onderscheid gemaakt naar de wijze waarop de informatie kan worden verkregen? Is er een standaardfiche, gaat het om een volledig rapport of wordt men doorgestuurd naar de websites van de organisaties?
- Wordt er duidelijkheid verschaft over het al dan niet ter beschikking zijn van een rapport?
- Wordt er gewerkt met passwords? Is er sprake van eenmalige registratie?
- Hoe wordt het beheer ingevuld?
- Hoe wordt de evaluatie vormgegeven?



2.3.3 Bijgewerkte schema's (NL en F)

De definitieve schema's (NL en F, versie juni 2008) zijn opgenomen in bijlagen zes en zeven.

2.3.4 Databanken (in opbouw)

De databanken komen terug aan bod in hoofdstuk 2.6 als resultaat van stap E.

2.3.5 Bilaterale gesprekken (vervolg) (NL of F)

De contactlijst is opgenomen in bijlage acht.

2.3.6 Voorlopig overzicht van metadatabanken en platformen

Een **voorlopig** overzicht van metadatabanken en platformen werd opgemaakt. Daar waar *BeMoR* net een nieuw initiatief is, bestaan er verschillende systemen die een overzicht geven van onderzoeken. Deze initiatieven zijn zowel bij de overheid als bij de universiteiten terug te vinden.

Het voorlopige overzicht werd doorgenomen met het **opvolgingscomité**.

De informatie is terug te vinden in bijlage tien.

Het definitieve overzicht (juni 2008) komt terug aan bod in hoofdstuk 2.5 als resultaat van stap D, en is opgenomen in bijlage vijftien.

2.3.7 Rapportering in tweede opvolgingscomité (samen met stap C)

Rapportering heeft plaatsgevonden in het tweede opvolgingscomité.

Het verslag is terug te vinden in bijlage negen.

2.4 Stap C **Beschrijving scenario's BeMoR net**

2.4.1 Uitgangspunten

In dit stadium van de studie werd geopteerd voor het uitwerken van **drie scenario's**.

Elk van deze vormt een samenhangend geheel van maatregelen cq. opties, langs welke richting het platform *BeMoR net* potentieel kan worden ontwikkeld.

De vooropgezette doelstellingen van het platform *BeMoR net* bleven van kracht. In elk van de drie scenario's gaat het om het opzetten van een platform op het niveau België, voor wat betreft het onderzoek op het domein van mobiliteit en transport. Een dergelijk initiatief op het niveau van België is **onderscheidend** ten opzichte van initiatieven in de verschillende gewesten.

- Scenario 1: maximalistisch scenario

Als primaire uitgangspunt van het maximalistische scenario voor *BeMoR net* werd gesteld dat het ambitieniveau op een niveau wordt gezet waarmee het zich in ruime mate onderscheidt van andere initiatieven. Er geldt dus dat het inhoudelijke kwaliteitsniveau zeer hoog is. Het takenpakket werd hierop afgestemd.

- Scenario 2: tussenscenario

In het tussenscenario werd als primair uitgangspunt gesteld dat *BeMoR net* zich enerzijds op enkele elementen onderscheidt van andere initiatieven, en anderzijds complementair is aan deze initiatieven. Het takenpakket werd afgestemd op het dit ambitieniveau.

- Scenario 3: minimalistisch scenario

Als primair uitgangspunt van het minimalistische scenario werd gesteld dat *BeMoR net* een alternatief is ten opzichte van andere initiatieven, maar niet per definitie complementair. Het takenpakket is, ten opzichte van de vorige scenario's, navenant minder ambitieus.

Het minimalistische scenario is zo opgevat dat er sprake is van een 'minimum minimorum' om kans van slagen te hebben op een succesvol platform.

De scenario's werden besproken in het tweede en derde **opvolgingscomité**.

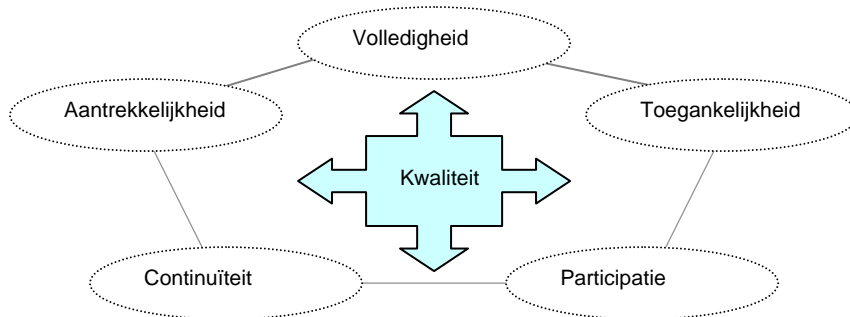
Bij de bespreking van de drie scenario's is onderscheid gemaakt naar kwaliteitsniveau en takenpakket. De beschrijving hiervan vindt plaats in hoofdstuk 2.4.2 en 2.4.3.

De scenario's werden enigszins aangepast na het derde opvolgingscomité. In functie van een tweede consultatieronde werden de scenario's duidelijker omschreven, en werden er twee bijkomende scenario's opgesteld: het nulscenario en scenario "metadatabank".

De uiteindelijke scenario's komen ter sprake in hoofdstuk 2.5 (stap D).

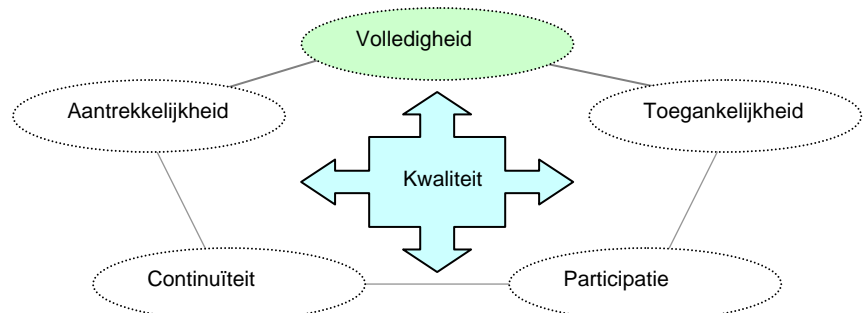
2.4.2 Omschrijving van het kwaliteitsniveau van de scenario's

Het kwaliteitsniveau van het platform *BeMoR net* werd omschrijven aan de hand van vijf aspecten:

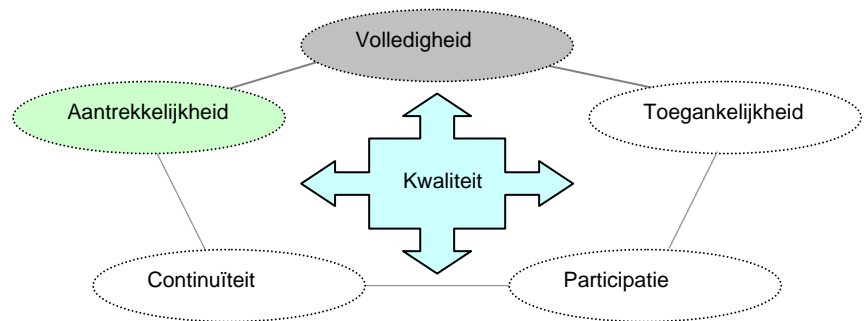


Volledigheid

- Het aspect 'volledigheid' (of exhaustiviteit) is een maat waarmee we de inhoudelijke aandacht van het platform kunnen aanduiden.
- Exhaustiviteit naar thematiek is een element waarmee het platform zich in potentie kan onderscheiden van andere initiatieven (waar de aandacht enkel naar bijvoorbeeld logistiek of verkeersveiligheid uit gaat). Het laat tevens toe om vanuit verschillende perspectieven het onderzoeksterrein mobiliteit en transport in ruime betekenis te belichten ('perspectief voetganger', 'perspectief automobilist, etc.).
- In de scenario's verwijzen we wat betreft de inhoudelijke thema's naar het schema D 'inhoudelijke afbakening'. Dit schema is tijdens de gesprekken ter sprake gekomen en verder ontwikkeld op basis van de geplaatste opmerkingen.
- Dit schema is van belang omdat het ingaat op de grote verscheidenheid aan onderwerpen die onder het ruime begrip 'mobiliteit en transport' kunnen schuilgaan.
- Naast de thematische volledigheid komen binnen het aspect 'volledigheid' ook volgende elementen ter sprake:
 - o de frequentie waarmee de informatie wordt ververst
 - o de inhoud van de beschikbare informatie (bv. afgeronde studies, lopende studies, toekomstige studies, thesissen, wetenschappelijke artikelen)
 - o de wijze waarop aandacht wordt besteed aan onderzoeksdata en locatiegerichte studies.

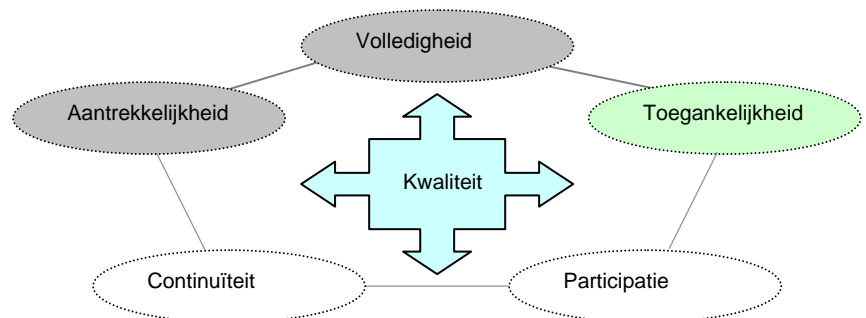


Aantrekkelijkheid



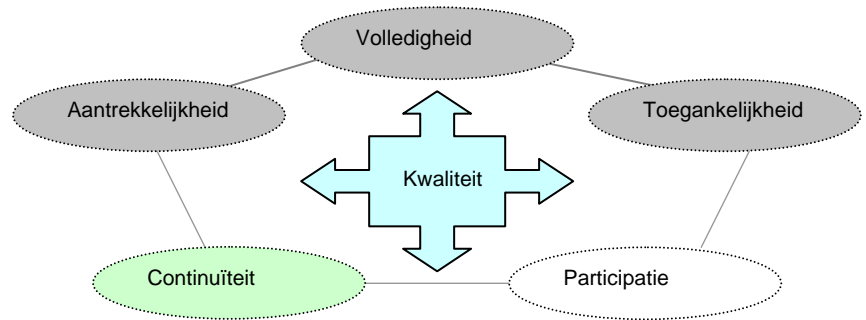
- Met aantrekkelijkheid geven we de attractiviteit of aantrekkingskracht van *BeMoR net* aan.
- In tegenstelling tot het aspect 'volledigheid', gaat het bij 'aantrekkelijkheid' meer om de vorm dan om de inhoud. Te denken valt hierbij aan visuele en communicatieve elementen, zoals een website, een slagzin en dergelijke.
- De vormelijke elementen zijn in onze optiek van groot belang. Dit wordt ingegeven door het feit dat de visuele en communicatieve elementen in de maatschappij meer en meer een doorslaggevende rol spelen bij een kwalitatieve beoordeling. Ten opzichte van andere initiatieven behoort het tot de mogelijkheden om onderscheidend te zijn, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de laatste technieken op het gebied van webdesign.

Toegankelijkheid



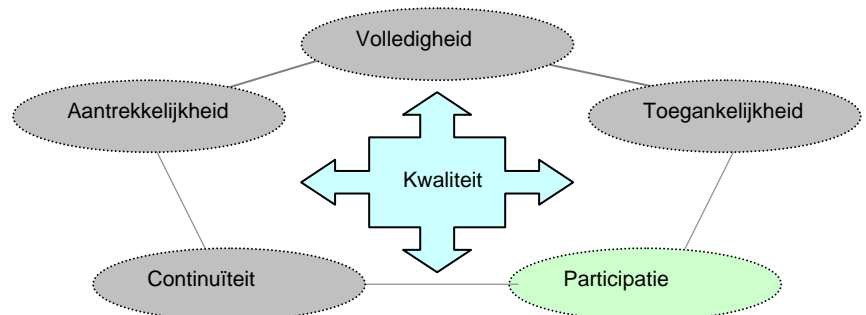
- Het aspect 'toegankelijkheid' is een maat waarmee we duiden in hoeverre er sprake is van gebruiksvriendelijkheid. Dit geeft een indicatie over het platform en zijn openheid in relatie tot het gebruik.
- Het gaat hierbij niet zozeer om visuele en communicatieve elementen zoals bij het aspect 'aantrekkelijkheid', maar meer om de efficiëntie bij het zoeken naar informatie.
- De wijze waarop de operationele beheerder gecontacteerd kan worden, is evenzeer onderdeel van het aspect 'toegankelijkheid'.
- Ook het moment van lancering van het platform vatten we onder de noemer 'toegankelijkheid': een vroegere lancering van het platform zien we, mits de inhoud aan de gekozen kwaliteitseisen voldoet, als positief.
- De elementen die ten aanzien van het aspect 'toegankelijkheid' aan bod komen zijn in het bijzonder
 - o de stappen die men moet ondernemen om informatie te verkrijgen
 - o de mogelijke verschillen ten aanzien van 'leden' en (andere) 'gebruikers'
 - o de vorm van de beschikbare informatie naar soort (bv. fiches, volledige rapporten in pdf, of enkel verwijzingen, ...)
 - o de duidelijkheid over de informatie (bv. ten aanzien van de gehanteerde methodiek, auteur, beschikbaarheid van het onderzoek,.....)
 - o het mogelijke contact met de operationele beheerder van het platform
- Het aspect 'toegankelijkheid' heeft dus te maken met het verkrijgen van informatie. Een belangrijk deel hiervan is gericht op het virtuele deel van het platform. Met betrekking tot eventuele fysieke samenkomsten verwijzen we naar het aspect 'participatie'.

Continuïteit



- Met het aspect 'continuïteit' wordt bedoeld de voortdurende van de periode waarin het platform *BeMoR net* functioneert.
- Het aspect 'continuïteit' wordt door iedereen gezien als een belangrijk element bij het opzetten van een platform. Een platform dat vanaf de start over een langere periode wordt gewaarborgd, boezemt vertrouwen in naar de leden en de gebruikers.
- Het gaat dus niet enkel over het duiden van de periode, maar ook over de mogelijke waarborgen ten aanzien van die periode. Een element dat hierbij aan bod zal komen in de scenario's, is de 'neutraliteit' van het platform *BeMoR net*. Dit kan als essentieel worden gezien voor een langdurig functioneren van het platform.
- Het is hierbij van belang
 - o dat het platform *BeMoR net* over de legislatuur heen kan functioneren
 - o dat het platform *BeMoR net* niet per definitie een bepaald stempel opgedrukt krijgt
 - o dat er sprake is van neutraliteit (t.a.v. de onderwerpen en organisaties, en van de uitvoerder)

Participatie



- Het aspect 'participatie' vervolledigt de set van kwaliteitskenmerken van het platform. We bedoelen hiermee in algemene termen de deelname aan het platform.
- Dit aspect verschilt in onze opvatting van de al eerder omschreven aspecten 'toegankelijkheid' en 'volledigheid'. Het gaat in het bijzonder om het onderscheid naar het 'virtuele' deel van het platform en het 'fysieke' deel:
 - o bij 'toegankelijkheid' gaat het voornamelijk om het gebruik van informatie (= gebruik van het virtuele platform);
 - o bij 'volledigheid' met name om de inhoud en de frequentie waarmee de inhoud wordt bijgehouden (= input van het virtuele platform),
 - o het aspect 'participatie' is meer gericht op de deelname aan het niet-virtuele gedeelte van het platform voor wetenschappelijk overleg (= deelname aan het fysieke platform).
- We kunnen ten aanzien van het 'aspect participatie' onderscheid maken naar enerzijds het soort participatie (beheer van het platform, strategisch overleg, deelname aan eventueel georganiseerde samenkomsten), anderzijds naar de kenmerken (frequentie, inhoud,).
- Volgende elementen (die direct in verband staan met het aspect 'participatie') komen in de scenario's aan bod:
 - o het planningsniveau waarop *BeMoR net* is gericht
 - o exhaustiviteit van de organisaties (dit is gelinkt aan exhaustiviteit van inhoudelijke informatie, wat aan bod komt bij het aspect 'volledigheid')
 - o evenwichtige verdeling over de soort organisaties en over de gewesten
 - o de kritische massa (in relatie hiermee komen engagementen ter sprake)
 - o waarborgen om de vrijblijvendheid tegen te gaan en de betrokkenheid te verhogen

2.4.3 Omschrijving van het takenpakket

Bij het **takenpakket** werd ingegaan op de activiteiten in verband met leden, externe gebruikers, operationele beheerder en opvolgingscomité.

Leden

Een lid werd omschreven als een 'organisatie die deelneemt in het platform *BeMoR net* door het aanleveren van - en voor het verkrijgen van informatie'. Het gaat dus om een organisatie en niet om een persoon.

Van een organisatie met lidmaatschap wordt dus verwacht dat er tijd wordt voorzien voor het leveren van input van het platform *BeMoR net*. Daar staat tegenover dat de organisatie duidelijk voordelen krijgt, wat we 'return' zullen noemen.

De **input** bestaat in principe uit volgende twee taken:

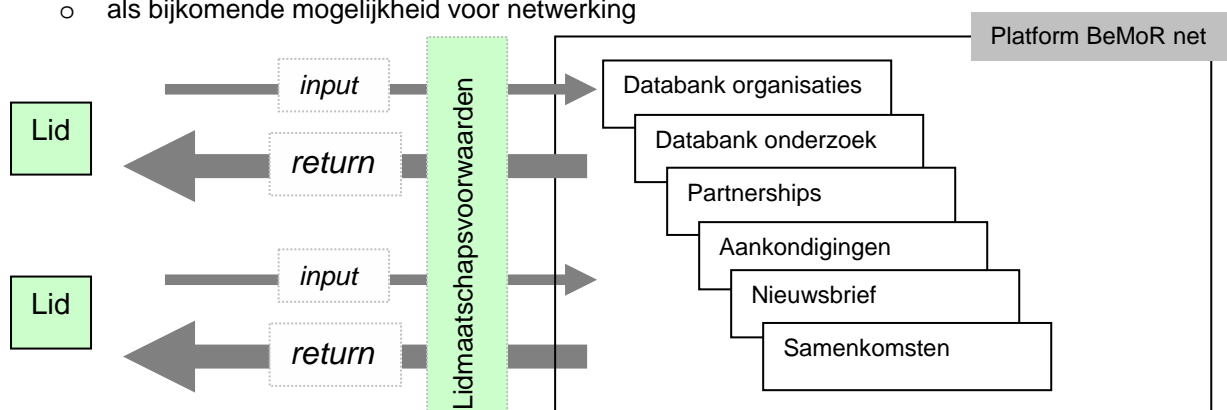
- het aanleveren van het profiel van de organisatie
- het aanleveren van onderzoeksmateriaal

Dit takenpakket kan worden **aangevuld** met

- het aanleveren van aankondigingen
- het aanleveren van informatie voor de nieuwsbrief
- het aanleveren van informatie voor fysieke samenkomsten
 - o Deze aanvullingen zijn niet in alle scenario's op dezelfde wijze opgenomen. Te denken valt aan verschillen in voorwaarden (bv. verplichtingen naar hoeveelheid, of juist vrijblijvendheid).

De **return** waaraan in beginsel werd gedacht:

- het kunnen beschikken over de databank organisaties
- het kunnen beschikken over de databank onderzoek
- een vereenvoudigde mogelijkheid om tot samenwerking te komen (partnerships), met name voor gewestgrens- en landoverschrijdende studies.
- het kunnen beschikken over het overzicht aan aankondigingen, bv. van offertevragen, wijzigingen in beleid of wetgeving (niet in alle scenario's)
- het krijgen van een nieuwsbrief (niet in alle scenario's)
- uitgenodigd worden voor fysieke samenkomsten (niet in alle scenario's):
 - o als podium voor structureel wetenschappelijk overleg over mobiliteit en transport op het niveau van België
 - o als bron van relevante informatie
 - o als middel voor de verspreiding van informatie
 - o als bijkomende mogelijkheid voor netwerking



De mate waarin de input en de return van elkaar **verschillen**, hangt uiteraard sterk samen met het kwaliteitsniveau. Hierbij werd kan bijvoorbeeld gedacht aan:

- de wijze waarop de informatie wordt verzameld of aangeboden (fiches, doc. in pdf-formaat,).
- de termijn van lidmaatschap
- financiering van de input

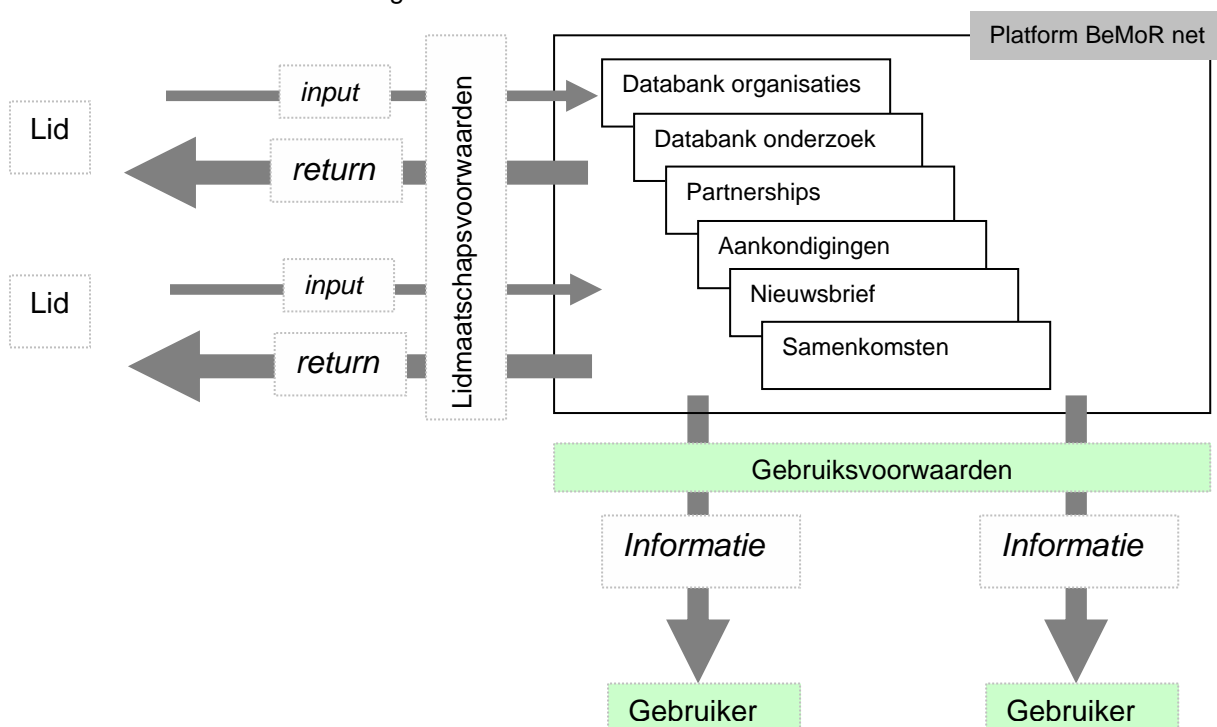
Externe gebruikers

Externe gebruikers werden omschreven als personen of organisaties die gebruik willen maken van informatie die beschikbaar wordt gesteld via het platform *BeMoR net*.

Een externe gebruiker onderscheidt zich dus van een lid door het feit dat hij **geen input** levert. Hij bedient zich van informatie die door anderen (het platform *BeMoR net* en zijn leden) wordt aangeleverd.

Ook ten aanzien van de externe gebruikers geldt dat het takenpakket sterk samenhangt met het kwaliteitsniveau. De scenario's die worden opgesteld moeten daarom samenhangend zijn. In de scenario's maken we een onderscheid ten aanzien van

- de type informatie die ter beschikking wordt gesteld aan de gebruiker
- de termijn van gebruik (bv. permanent of met een tijdsruimte)
- de kosten voor de gebruiker



Naar verwachting kan een gedeelte van de gebruikers bestaan uit belangengroepen en politici. Eén van de doelstellingen van het platform *BeMoR net* is het verbeteren van de **dialog** tussen de verschillende soorten organisaties, zeker ook tussen onderzoekers en politici.

De rol van deze de gebruikers uit de hoek van de politiek en de belangengroepen, moet tevens worden gezien in het licht van 'neutraliteit' van het platform. Bij het aspect 'continuïteit' is hier al op ingegaan. Volgende werd hieraan toegevoegd:

- Er kan niet per definitie verwacht worden, dat een belangengroep een studieresultaat verdedigt dat tegen zijn eigen belang in gaat
- Politici hebben een programma waarvoor ze zich inzetten en waarvoor ze engagementen doen tegenover kiezers. Het vraagt bijzondere politieke moed om studieresultaten die geheel of gedeeltelijk in tegenspraak zijn, toch te gebruiken.

Op basis van deze bemerkingsen, is het aangewezen om de dialoog aan te gaan met politici en belangengroepen in het kader van het platform *BeMoR net*, **zonder** dat er sprake is van een **centrale rol** bij de organisatie (strategie en beheer) van het platform. In de scenario's werd wat betreft onderscheid gemaakt naar de wijze waarop de dialoog wordt uitgewerkt, bijvoorbeeld:

- fysieke bijeenkomsten met uitnodiging van belangengroepen
- fysieke bijeenkomsten met uitnodiging van politici



Operationele beheerder

Om het platform *BeMoR net* te doen functioneren is een operationele beheerder nodig. Dit is een organisatie die het beheer van het platform dagdagelijks vorm geeft.

De operationele beheerder speelt een **centrale rol** vanwege de functie die hij vervult: enerzijds in relatie tot de leden en gebruikers, anderzijds in relatie tot het opvolgingscomité.

De taak van de operationele beheerder bestaat er in de eerste plaats in ervoor te zorgen dat de leden en de gebruikers optimaal gebruik kunnen maken van het platform. In de tweede plaats gaat het om het 'voeden' van het opvolgingscomité met informatie (bv. over opportuniteiten, strategie).

Voor beide genoemde rollen is het van belang dat de operationele beheerder op de hoogte is van het onderzoeksterrein 'mobiliteit en transport', zodat het een duidelijk beeld heeft op de vragen als 'wat speelt er?', 'welke onderzoeken zijn er gaande?', 'waar zijn er lacunes?'

Het takenpakket van de operationele beheerder omvat bijvoorbeeld volgende taken:

- het beheer van de lidmaatschappen
- het beheer van de gebruikers
- het verifiëren van de aangeleverde informatie (coherentie, relevantie, ...)
- het draaiende houden van de website
- het up-to-date houden van de databanken op basis van de input
- het opmaken van een nieuwsbrief (niet in elk scenario)
- het organiseren van samenkomsten
 - o in functie van het beheer
 - o voor een forum of thematisch overleg (niet in elk scenario)
- het geven van advies aan het opvolgingscomité
- het ondersteuning bieden bij het samenstellen van onderzoeksteams
- een oog houden op het onderzoeksterrein 'mobiliteit en transport'

Opvolgingscomité

Het opvolgingscomité staat in de eerste plaats in voor het besturen van een organisatie. Uiteraard kan het platform *BeMoR net* niet functioneren zonder een efficiënte aansturing.

De taak van het opvolgingscomité bestaat er in het strategische beleid uit te zetten van het platform. Het gaat er dan om het maken van de juiste keuzes in relatie tot het succesvol implementeren en beheren van het platform.

De opvolging kan op verschillende manieren worden vormgegeven, met betrekking tot aspecten als beslissingsbevoegdheid, inspraak en advies. Ook de rol van de leden bij het managementaspect kan verschillend zijn. Ook is een onderscheid in te denken ten aanzien van de samenstelling van een opvolgingscomité, met

- vertegenwoordigers van administraties
- vertegenwoordigers van kennisinstellingen / universiteiten (niet in elk scenario).

De hierboven besproken taken zijn doorgenomen met het **opvolgingscomité** (tweede en derde vergadering) en hebben samen met de kwaliteitsaspecten aan de basis gestaan van de aangepaste scenario's.

De scenario's zijn voorgelegd aan de bilaterale contacten ter beoordeling. Dit komt ter sprake in hoofdstuk 2.5 (stap D).



2.4.4 Bilaterale gesprekken (afronding)

(NL of F)

De contactlijst is opgenomen in bijlage acht.

2.4.5 Rapportering in tweede opvolgingscomité (samen met stap B)

Rapportering heeft plaatsgevonden in het tweede opvolgingscomité.

Het verslag is terug te vinden in bijlage negen.

2.4.6 Bespreking reacties van de leden van het opvolgingscomité (derde opvolgingscomité)

Tijdens het derde opvolgingscomité zijn de reacties van de leden van het opvolgingscomité uitgebreid aan bod gekomen. Hiervoor werd de volgende **indeling** gehanteerd:

- Opzet en verloop van de studie
- Verwachtingen / interesses / voorwaarden / suggesties
- Stroomlijning van de informatie
- Scenario's

Er werd vooral grondig gesproken over de **suggesties**, de **scenario's** en het verdere verloop van de studie.

De voornaamste **besluiten en afspraken** hadden betrekking op de volgende elementen:

1. Technische haalbaarheid vs. politieke haalbaarheid vs. financiële haalbaarheid

De huidige studie gaat om een technische haalbaarheid. De neutraliteit blijft centraal staan. Zowel de politieke als financiële haalbaarheid zijn elementen die *buiten de huidige studie* vallen. Dit zijn aanvullende stappen die gezet moeten worden alvorens over te gaan tot daadwerkelijke implementatie.

Nochtans wordt op vraag van een lid van het opvolgingscomité een bijkomend scenario opgesteld dat rekening houdt met de inschatting dat een *platform in de ruime betekenis weinig politiek* haalbaar zou zijn in Vlaanderen. De opdrachtgever gaat ervan uit dat een dergelijk beperkter scenario ('metadatabankscenario') gepaard kan gaan met een verbeterde werking van het huidige overleg (CIS-TRANS).

Wat betreft het financiële element is afgesproken dat, buiten de scope van de technische haalbaarheidsstudie, een grove raming wordt opgemaakt op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

2. Contacten: wel met NCP's, niet met politiek of met bedrijven

Naast de afronding van consultaties wordt er de komende tijd extra aandacht besteedt aan de *NCP's, metadatabanken en platformen*. Er werd in het opvolgingscomité besloten dat er **geen** contacten gelegd worden in het kader van *BeMoR net* met het kabinet, noch met bedrijven actief in de sector.

3. Scenario's: twee bijkomende scenario's

Twee bijkomende scenario's worden opgemaakt: nulscenario en metadatabankscenario (zie hiervoor).

De vijf scenario's worden helder omschreven, waarbij duidelijk wordt gemaakt wat er verwacht wordt. Inhoudelijk grote wijzigingen van de drie scenario's worden niet gedaan. Wel is er rekening te houden met de genomen besluiten over het al dan niet opnemen van de suggesties (zie verslag voor de besluiten).

De scenario's worden voorgelegd aan de organisaties die zijn geconsulteerd: dit **bijkomende advies** vraagt naar het voorkeursscenario en naar de bereidheid tot financiële participatie (naast de tijdsinput voor het opmaken van fiches).

Het verslag is terug te vinden in bijlage elf. In hoofdstuk 2.5 stap D komen de scenario's aan bod, evenals het contact met de NCP's.



2.5 **Stap D Tweede contact met organisaties & Overzicht van metadatabanken en platformen**

2.5.1 Heromschrijving van de scenario's en bijkomende scenario's

De scenario's werden op duidelijke wijze omschreven en aangevuld met een nulscenario en een scenario metadatabank.

Algemene **uitgangspunten**

- Bij elk van de scenario's moet ervan uit worden gegaan van een **structurele invoering**³.
- Tevens moet ervan worden uitgegaan dat het een federaal initiatief is, waarbij nadrukkelijk
 - o een goede samenwerking met de gewesten centraal staat
 - o de internationale dimensie bijzondere aandacht krijgt
- Ook moet u ervan uitgaan dat er nog **geen afspraken** bestaan ten aanzien van de **implementatie** (noch t.a.v. de beheerder, noch t.a.v. de uitvoerder).
- Ten slotte moet ervan worden uitgegaan dat *BeMoR net* is gericht op **onderzoek**. Nuttige onderzoeken die data verzamelen, passen binnen *BeMoR net*, maar de data zelf niet.

A Nulscenario

- In het nulscenario wordt er na de huidige haalbaarheidsstudie geen platform opgezet en wordt er geen nationale metadatabank opgebouwd.
- Enkel de informatie uit de haalbaarheidsstudie wordt ter kennis aangenomen. Dit kan ten dienste staan aan het realiseren van de vooropgestelde doelstellingen, die worden waargemaakt zonder het opzetten van het platform *BeMoR net*.

B scenario "Metadatabank"

- De kern van het scenario is het opzetten van een metadatabank met enerzijds informatie over organisaties en anderzijds fiches die de onderzoeken synthetisch weergeven.
- Er wordt geen platform opgezet in de ruime betekenis (het opzetten van een organisatie waarin actief samenwerking en overleg tussen organisaties tot stand wordt gebracht) maar wel in de enge betekenis: **het bundelen van kennis**.
- Dit betekent dat een eventuele optimalisering van het wetenschappelijke overleg over transport en mobiliteit los staat van *BeMoR net*.
- Het scenario geeft invulling aan enkele van de vooropgezette doelstellingen:
 - o doelstelling 3 (onderzoeksresultaten toegankelijker maken)
 - o doelstelling 4 (bijhouden van databank)

C scenario Platform – uitwerking minimalistisch

"platform-mini"

D scenario Platform – uitwerking medium

"platform-medio"

E scenario Platform – uitwerking maximalistisch

"platform-maxi"

- Bij deze scenario's blijven alle vooropgezette doelstellingen van het platform van kracht.
- Er wordt invulling gegeven aan het begrip platform in de breedste zin van het woord:
 - o bundeling van kennis door middel van metadatabanken ("virtueel" platform)
 - o tot stand brengen van samenwerking en overleg tussen organisaties ("fysiek" platform)

³ Bij elk scenario zullen er evaluatiemomenten zijn, bijvoorbeeld jaarlijks. Dit kan leiden tot bijsturing van de invulling van de doelstellingen.



Er werd telkens een onderscheid gemaakt naar een “virtueel platform” en een “fysiek platform”.

- “Virtueel” platform: het onderscheid tussen de scenario’s is in onderstaande tabel opgenomen.

	<i>Nulscenario</i>	<i>Metadatabank</i>	<i>Platform-mini</i>	<i>Platform-medio</i>	<i>Platform-maxi</i>
A) virtueel platform					
<i>A.1 overzicht internationale organisaties</i>	- eenmalig	- ja	- ja	- ja	- ja
<i>A.2 profielen van Belgische organisaties</i>	- eenmalig	- ja	- ja	- ja	- ja
<i>A.3 overzicht van lopende onderzoeken</i>	- n.v.t.	- ja	- ja	- ja	- ja
<i>A.4 overzicht van afgeronde onderzoeken</i>	- n.v.t.	- 10 jaar terug - uitgebreide fiches	- 3 jaar terug - beperkte fiches	- 6 jaar terug - fiches - zelf uploaden	- 10 jaar terug - uitgebreide fiches - zelf uploaden - vergoeding per fiche, met volledig document in pdf
<i>A.5 overzicht van thesissen</i>	- n.v.t.	- ja	- nee	- vrijwillig	- ja
<i>A.6 nieuwsflits</i>	- n.v.t.	- nee	- ja	- ja	- ja
<i>A.7 nieuwsbrief</i>	- n.v.t.	- nee	- nee	- 3 per jaar	- 4 per jaar - Uitgebreid
<i>A.8 documenten in pdf</i>	- n.v.t.	- nee	- nee	- vrijwillig	- ja
<i>A.9 opvolging participatie aan internationaal onderzoek</i>	- n.v.t.	- nee	- 2 x per jaar	- 6 x per jaar	- permanent
<i>A.10 zoekmotor</i>	- n.v.t.	- vrije begrippen - per thema	- vrije begrippen - per thema	- vrije begrippen - per thema	- per thema - vrije begrippen - visuele selectie (geografisch)
<i>A.11 interactieve elementen in de website</i>	- n.v.t.	- nee	- nee	- enkel uploaden fiches	- korte nieuwtjes - RSS-feed / podcast - uploaden fiches

- “Fysiek” platform: het onderscheid tussen de scenario’s is in onderstaande tabel opgenomen.

B) fysiek platform					
<i>B.1 Opvolgingscomité</i>	- n.v.t.	- ja	- uitbreiding (2 vertegenwoordigers van universiteiten) - 2 x per jaar	- uitbreiding (2 vertegenwoordigers van universiteiten) - 3 x per jaar	- uitbreiding (2 vertegenwoordigers van universiteiten) - 4 x per jaar
<i>B.2 4-jaarlijks Belgian Mobility Forum</i>	- n.v.t.	- nee	- ja, mits gunstige evaluatie na 1 jaar - 1 x per 4 jaar	- 1 x per 4 jaar	- 1 x per 4 jaar
<i>B.3 Jaarlijks Thematisch Forum</i>	- n.v.t.	- nee	- nee	- ja, mits gunstige evaluatie na 1 jr - 3x per 4 jaar - themakeuze door opvolgingscomité	- 3 x per 4 jaar - themakeuze door opvolgingscomité



2.5.2 Vraagstelling met weergave van de scenario's

(NL en F)

De **tweede consultatieronde** heeft plaatsgevonden in de maand mei 2008:

- eerste mail verstuurd op 28 april 2008
- eerste deadline reacties 15 mei 2008
- herinneringsmail 15 mei 2008
- tweede deadline 21 mei 2008

Na de tweede deadline is niet meer actief aangedrongen op reacties. Latere reacties zijn mee opgenomen in de nota voor ze voor half juni 2008 in het bezit waren van de opdrachthouder OCW. (twee weken voor afronding van de haalbaarheidsstudie).

De vraagstelling werd **ingeleid** met de volgende uiteenzetting:

- "In de loop van de haalbaarheidsstudie *BeMoR net* is heel veel waardevolle informatie verzameld aan de hand van de bilaterale gesprekken. Deze gesprekken zijn gevoerd met relevante organisaties in België om na te gaan in hoeverre een dergelijk initiatief ondersteund wordt".
- "Belangrijke constatering zijn:
 1. het platform *BeMoR net* kan verschillende richtingen op, afhankelijk van het ambitieniveau
 2. ten aanzien van enkele elementen van *BeMoR net* bestaan er verschillende visies
 3. er bestaan verschillende invullingen voor het begrip platform"
- "Er is daarom geopteerd voor het opmaken van een aantal scenario's:
 - o de scenario's vormen een samenhangend geheel van maatregelen, langs welke richting het platform *BeMoR net* potentieel kan worden ontwikkeld.
 - o de scenario's zijn ontstaan uit de informatie van de bilaterale gesprekken;
 - o besprekingen met de leden van het opvolgingscomité.
- "De scenario's willen we bij dezen ter beoordeling aan u voorleggen".
- "Om dit document aandachtig door te nemen, heeft u naar schatting 1 uur tijd nodig".

De **vraagstelling**:

- "Graag krijgen we van u tegen 15 mei 2008 via mail een aanvullend advies op basis van de onderhavige nota die ingaat op de scenario's.
- Het beantwoorden van **twee vragen** is hierbij essentieel:
 1. wat is het voorkeursscenario van uw organisatie
 - o - heeft uw organisatie een voorkeur?
 - o - graag hierbij een beknopte uitleg van max. ½ p.
 2. wat is de bereidheid tot participatie van uw organisatie?
 - o is uw organisatie in principe bereid naast tijdsinput ook financieel te participeren?
 - o graag hierbij een beknopte uitleg van max. ½ p.

Omschrijving van de scenario's

Elk van de scenario's wordt zo duidelijk en beknopt mogelijk omschreven. Puntsgewijs wordt er ingegaan op vier aspecten:

- Belangrijkste kenmerken
- Taken voor de organisatie "welke input wordt er van u verwacht"
- Omschrijving van de voordelen "wat schiet u ermee op?"
- Omschrijving van de nadelen "wat loopt u mis?"



Het document (vraagstelling / scenario's) is terug te vinden in bijlage **twalf**.



2.5.3 Synthese van de reacties

Vraag 1: "Wat is het voorkeursscenario van uw organisatie?"

	Nulscenario	Metadatabank	Platform mini	Platform Medio	Platform maxi
Federaal planbureau			x (evolutief)	(x)	(x)
De Lijn		(akkoord met opzet zonder engagement; antwoord volgt)			
MOW Algemeen Beleid				x	
Logic (PHL)			x		
GRT		x			
CORE		(steunt initiatief maar administratieve taken te beperken)			
IBSR					x
VSV		(helaas nu geen tijd)			
VIM				x	(x)
STIB			x		
VUB MOSI-T / ETEC		x			
FUCAM		x			(x)
VIL			x	(x)	(x)
MOW Mobiliteit en Verkeersveiligheid		x	(max invulling metadatabank)		
IGEAT (ULB)				x	
FOD Mobiliteit			x	(+ elementen uit medio en maxi)	
MET		(x)	x		
Vakgroep Geografie (Ugent)					x
Poles Risques - FPMS			x	(+ elementen uit medio)	
POD Wetenschapsbeleid				x	
CIEM		(antwoord volgt)			
OCW			x (evolutief)	(x)	(x)

Volgende **constateringen** zijn te maken op basis van de formele reacties op deze vraag:

1. De respons op de bijkomende vraag is ca. de helft van de gecontacteerden
2. Een afgetekende voorkeur voor een scenario kan *niet* worden vastgesteld
3. Het nulscenario wordt in geen van de acties aangehaald als te verkiezen
 - Dit staat ongetwijfeld in relatie tot de moeite die men heeft genomen om een reactie te formuleren.
4. Reacties van onderzoekers zijn *niet eenduidig*:
 - Ze gaan iets meer in de richting van scenario metadatabank
 - De hoge werkdruk beïnvloedt de voorkeur
5. Reacties van overheidsinstellingen *tenderen naar platform mini*
 - Uitzondering: MOW Mobiliteit en Verkeersveiligheid (zie hieronder)
 - Enkel kiezen voor een evolutief scenario

De reacties zijn geen formele engagementen. De synthese van de reacties is terug te vinden in bijlage dertien.



Vraag 2: "Wat is de bereidheid tot participatie van uw organisatie?"

	<i>participatie in tijd</i>	<i>financieel</i>	<i>fora</i>	<i>bemerking</i>
Federaal planbureau	ja	nee	ja	
De Lijn	antwoord volgt			
MOW Algemeen Beleid	verwijst door naar MOW Mobiliteit & Verkeersveiligheid + AWW			
Logic (PHL)	ja	ja, maar beperkte middelen	ja	"kijken uit naar een positief vervolg"
GRT	geen concreet antwoord - eerder interesse in platform georiënteerd op data			"merci de votre investissement dans ce travail exploratoire"
CORE	geen concreet antwoord - nu geen tijd			
IBSR	ja		ja	"IBSR accepterait avec bcp d'intérêt de participer à cette plateforme"
VSV	geen concreet antwoord - nu geen tijd			"jammer genoeg nu geen tijd"
VIM	ja	antwoord volgt	ja	"erkent de meerwaarde"
STIB	ja	nee		"financiële bijdrage eventueel mogelijk indien er een specifieke bijdrage is voor stedelijk"
VUB MOSI-T / ETEC	in principe ja (maar geen concreet antwoord)			
FUCAM	in principe ja (maar geen concreet antwoord)			"merci pour ce travail"
VIL	ja	nee		"hopelijk wordt er iets concreet gerealiseerd"
MOW Mobiliteit en Verkeersveiligheid	in principe ja (maar geen concreet antwoord)			
I GEAT (ULB)	ja	ja		"argent : sous réservé du coût réel"
FOD Mobiliteit	ja	ja		"co-financement à parts égales avec SPP Pol. Sc."
MET	ja	(vraagt naar financiële impact)		"sous réserve des autorités supérieures"
Vakgroep Geografie (Ugent)	ja	geen concreet antwoord		"Zo'n initiatief kan m.i. enkel werken onder het Platform Maxi (dat vraagt natuurlijk wel wat tijd/inspanning, maar eens geïmplementeerd wordt dit een extreem nuttig instrument!"
Poles Risques - FPMS	ja	nee		"le niveau d'investissement de 'mini' semble acceptable"
POD Wetenschapsbeleid	ja	op dit moment geen antwoord te geven		
CIEM	antwoord volgt			"après discussion avec les universités partenaires du CIEM"
OCW	ja	ja	ja	"financiële participatie in relatie tot de toekomstige betrokkenheid van het OCW"

Volgende **constateringen** zijn te maken op basis van de formele reacties op deze vraag:

6. De beantwoording van deze tweede vraag staat in relatie tot de beantwoording van de eerste vraag.
7. Participatie in tijd is te verwachten.
 - Er zijn geen ronduit negatieve reacties
8. Financiële participatie is minder evident.
9. Deelname aan fora worden door enkele organisaties (spontaan) aangehaald.
10. Uit de bemerkingen maken we volgende op:
 - De beantwoording van de vragen wordt onder voorbehoud gedaan
 - Er blijkt een wens uit dat de haalbaarheidsstudie *BeMoR net* een positief vervolg krijgt
 - Enkele spontane uitingen van waardering voor de haalbaarheidsstudie.

Tijdens meerdere informele contacten is de wens naar voren gekomen om op de hoogte te blijven van het eventuele vervolg. Een **terugkoppeling** dringt zich daarom op. Dit is ter sprake gekomen in het vierde en (voorlopig?) laatste opvolgingscomité van de haalbaarheidsstudie *BeMoR net*. Er werd beslist om na de verloopperiode een feedback moment te voorzien (nader in te vullen na de haalbaarheidsstudie).

De reacties zijn besproken in het opvolgingscomité. Het verslag is opgenomen in bijlage veertien.



2.5.4 Overzicht van metadatabanken en platformen

In de bilaterale gesprekken zijn meerdere initiatieven ter sprake gekomen. Volgende **constateringen** zijn te maken:

1. Er zijn behoorlijk wat **nationale** overheidsinitiatieven geweest die om uiteenlopende redenen **niet het succes** hebben gehad wat in potentie mogelijk was.

Voorbeelden van niet bestendige initiatieven

- Platform Leefbare Steden
 - o *Het platform bestaat niet meer*
- Platform Indicatoren voor Duurzame Ontwikkeling
 - o *Het platform bestaat niet meer*
- SMIS Sustainable Mobility Information System
 - o *Niemand houdt zich nog bezig met SMIS.*
 - o *De website is nog wel in actief, met een beperkt aantal bezoekers (vooral van buiten België)*
- Databank ISDO Informatiesysteem Duurzame Ontwikkeling
 - o *Databank functioneert niet (heeft zelfs nooit gefunctioneerd)*
 - o *Demo-website is van het internet gehaald*

Met betrekking tot deze voorbeelden is er in feite sprake van **geldverspilling** vanwege de overheid, ook al zullen de betrokkenen ongetwijfeld van de ervaring geleerd hebben).

Om geldverspilling opnieuw te voorkomen is het van groot belang dat nieuwe initiatieven (zoals *BeMoR net*) **in voldoende mate** en **voldoende lang** wordt ondersteund.

- De onderlinge relaties tussen de betrokkenen moet goed zijn.
- De betrokken personen moeten er in geloven en met enthousiasme het initiatief kunnen waarmaken
- De politieke ondersteuning moet gewaarborgd zijn op federaal en gewestelijk niveau

2. Er is een **nationaal** platform op een ander domein dan mobiliteit en transport dat naar behoren functioneert.

- Platform **Biodiversiteit**
 - o *Het platform is ontstaan ten gevolge van een internationale verplichting*
 - o *De focus van het platform is behoorlijk wetenschappelijk (het gaat om een ander type onderzoekers).*
 - o *De onderzoekers zijn zeer geïnteresseerd.*

3. Er zijn **nationale** overheidsinitiatieven waarvan de **focus ruimer is** dan (enkel) mobiliteit en transport, maar die niet al het onderzoek omvatten in het vakdomein mobiliteit en transport.

Voorbeelden

- Research.be
 - o *Het gaat om een portaal, waarin verschillende zoekmotoren zijn opgenomen (zoals bv. INVENT).*
- INVENT
 - o *Een inventaris van het Belgisch wetenschappelijk potentieel van de overheidsinstellingen.*
 - o *Er wordt een link gemaakt met de cref.be (franse gemeenschap), iweto (vlaamse gemeenschap) en de fedra (belspo.be), waarop de informatie eveneens is terug te vinden*
 - o *Gegevens worden aangereikt door universiteiten*
- FEDRA
 - o *Gegevensbank over onderzoeksacties, die worden gefinancierd door de POD Wetenschapsbeleid*
- Statistique et Information économique
 - o *Digitale bibilothek van studies, rapporten, working papers, eindverhandelingen en doctoraatsverhandelingen, gestart twee tot drie jaar geleden.*
 - o *49 onderwerpen, waaronder mobiliteit en transport (ca. 90 studies). De onderzoekers kunnen voorstellen om de onderzoeken op te nemen. Er is geen actieve opstelling om de onderzoeken te verzamelen*



4. Er zijn **nationale** overheidsinitiatieven gericht op mobiliteit en transport, maar met als uitgangspunt het verzamelen van **gegevens**

- Le Portail Mobilité
 - o *Het gaat om een portaal waarop alle gegevens over verkeer en vervoer in België opstaan*
 - o *In principe gegevens, maar toch ook andere info, zonder duidelijke ordening. Er is geen afstemming met de digitale bibliotheek Statistique et Information économique (zie onder punt 3).*

5. Er zijn **gewestelijke** overheidsinitiatieven waarvan de **focus ruimer is** dan (enkel) mobiliteit en transport, maar die niet al het onderzoek omvatten in het vakdomein mobiliteit en transport

- Cref.be
 - o *Gegevensbank 'onderzoek' van de "Conseil des Recteurs"*
 - o *Gegevens van de Franstalige universiteiten*
 - o *Honderden disciplines, maar geen specifieke discipline "mobiliteit" noch "transport"*
- IWETO
 - o *Gegevensbank van lopend onderzoek aan de Vlaamse universiteiten*
 - o *Er komt een volgende versie begin 2008 (maar die is er nog niet dd juni 2008)*
 - o *Informatie uit plan Vlaanderen i2010 – goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2006: "IWETO kent aanzienlijke beperkingen; het is niet aangewezen nog te investeren in dit model".*
- METAWAL
 - o *Van LEPUR, te bereiken via <http://cpdt.wallonie.be> (Conférence Permanente du Développement Territorial)*
 - o *Gericht op ruimtelijke ordening, met een domein "transports" (70 studies)*

6. Er zijn overheidsinitiatieven die als **documentatiecentrum** voor mobiliteit fungeren, waarbij het gaat om een gewestelijke documentatiecentra.

Voorbeeld:

- CDDM (Centre de Diffusion et de Documentation sur la Mobilité)
 - o *Dit documentatiecentrum functioneert in het kader van het netwerk van de mobiliteitsexperten ('Conseillers en mobilité).*
 - o *De publicaties CeMaphore en CeMathèque) komen periodiek uit en zijn wel up-to-date.*
 - o *De online catalogus wordt uitgebreid met nieuwe aanwinsten. Dit wordt echter niet meer bijgehouden in de driemaandelijks inventaris van nieuwe aanwinsten (die stopt in oktober 2005).*

7. Er zijn **gewestelijke** overheidsinitiatieven die in andere gewesten **niet goed gekend** en / of **weinig gebruikt** zijn.

- Slechts weinigen van de gecontacteerden hebben een initiatief uit een anderstalig gewest aangehaald.
- De gewestelijke initiatieven zijn op hun best bekend in de andere gewesten, maar worden beperkt gebruikt in de andere gewesten.

8. Er zijn initiatieven die zich richten op **metadata van een andere orde**

Voorbeeld:

- INSPIRE programme
 - o *Gericht op ruimtelijke data, niet op onderzoek*

Concluderend: geen van de initiatieven komen overeen met het initiatief om het platform *BeMoR net* op te zetten.

Een iets meer uitgewerkt overzicht is opgenomen in bijlage vijftien.



2.5.5 National Contact Points

Via de POD Wetenschapsbeleid werd een **vergadering** belegd met de National Contact Points. Het gesprek over *BeMoR net* ging door op 22 april 2008 met

- Pascale Van Dinter
 - o *Wetenschappelijk medewerker van DWTI (Dienst voor Wetenschappelijk en Technische Informatie) van het Federaal Wetenschapsbeleid*
 - o *NCP voor België*
- Luc De Ridder
 - o *Wetenschappelijk Adviseur Europese Programma's van IWT (Instituut voor de Aanmoediging van Innovatie door Wetenschap en Technologie in Vlaanderen)*
 - o *NCP voor Vlaanderen*
- Alexandre Bonnyns
 - o *European R&D Programmes Advisor van The Brussels Enterprise Agency*
 - o *NCP voor Brussel*

Ze maken deel uit van **CIS-TRANS**, de Commissie Internationale Samenwerking.

- CIS-Trans (Transport de surface durable) is een werkgroep die is opgericht door twee permanente commissies van CIMPS
 - o *CIMPS (Conférence interministerielle de la Politique Scientifique) = IMCWB (Interministeriële Conferentie voor Wetenschapsbeleid).*
 - o *CIS: Commissie Internationale Samenwerking*
 - o *CFS: Commissie Federale Samenwerking*
- CIS-Trans heeft als taak de positie voor te bereiden van de Belgische delegatie in internationale vergaderingen, inzonderheid de programmacomités van het Kaderprogramma van de EU.
- Volgende organisaties en personen zetelen in CIS-TRANS (in **vet** de organisaties/personen aangeduid die tevens een rol spelen als NCP).
 - o *Federaal niveau*
 - *Monique Blanken, POD Wetenschapsbeleid (tot mei 2008)*
 - ***Pascale Van Dinter, DWTI (Dienst voor Wetenschappelijke en Technische Innovatie)***
= SIST (Service d'Information Scientifique et Technique)
 - o *Vlaanderen*
 - *Karel Goossens, Departement EWI (Economie, Wetenschap en Innovatie)*
 - ***Luc De Ridder, IWT (Instituut voor de Aanmoediging van Innovatie door Wetenschap en Technologie in Vlaanderen)***
 - o *Brussel*
 - ***Alexandre Bonnijns, BEA (Brussels Enterprise Agency)***
 - *Paul Van Snick, IRSIB (Institut d'encouragement de la Recherche Scientifique et de l'Innovation de Bruxelles- = IWOIB(Instituut ter bevordering van het Wetenschappelijk Onderzoek en de Innovatie van Brussel)*
 - o *Wallonië*
 - *Pierre Fiasse, UWE (Union Wallonne des Entreprises)*
 - *Fabrice Quertain, DGTRE (Direction générale des Technologies, de la Recherche et de l'Énergie)*



BeMoR net wordt door de NCP's als een **positief initiatief** ontvangen:

- Ze volgen een vervolg met interesse op.
- Ze staan ervoor open om een vertegenwoordiger van *BeMoR net* op te nemen in de werkgroep CIS-Trans.
- Ze stellen dat CIS-Trans onvoldoende tools ter beschikking heeft voor uitwisseling van informatie, en willen niets liever dan bekender worden
- Ze vinden het belangrijk dat er een integratie met andere platformen plaatsvindt
- Ze doen de suggestie om ook de bedrijven bij *BeMoR net* te betrekken.
- Ze geven aan dat enkel het opstellen van een metadatabank niet voldoende is om te komen tot een grotere vertegenwoordiging van Belgen in European Research

Met betrekking tot **de vertegenwoordiging van Belgen in European Research** stellen ze vast dat België (vrijwel) afwezig is bij het vaststellen van de werkprogramma's.

- België mist kansen;
- België wordt soms zelfs gemeden omdat het niet duidelijk is wie er aan te spreken is: er is grotere duidelijkheid nodig (zoals *BeMoR net* tracht te doen).

Concluderend kan er worden gesteld dat *BeMoR net* **zonder meer gunstig** wordt beoordeeld. Het biedt in potentie een antwoord op enkele vragen.

In bijlage **zestien** is de Engelstalige presentatie terug te vinden die werd gebruikt voor het gesprek met de NCP's.

2.5.6 Voorbeeldfiches

Gedurende de haalbaarheidsstudie werd een **beeld** gevormd van de invulling van *BeMoR net* die ervoor kunnen zorgen dat het een verrijking vormt voor het werkdomein mobiliteit en transport.

- De **inhoudelijke invulling** van het platform is uitvoerig aan bod gekomen tijdens de bilaterale gesprekken.
- In de huidige visuele wereld is de **vorm** evenzeer belangrijk.

Omdat de inhoud en de vorm niet los van elkaar kunnen worden gezien, zijn er **voorbeeldfiches** opgemaakt. Deze fiches tonen aan welke soort informatie kan worden aangeboden.

Voorbeeldfiche organisatie

zie volgende pagina

- Als voorbeeldorganisatie werd het OCW gebruikt.
 - De onderdelen van het fiche:
 - o Contactgegevens algemeen
 - o Contactpersoon
 - o Soort organisatie
 - o Niveau organisatie
 - o Profiel
- evt. tweede contactpersoon m.b.t. mobiliteit
refererend aan de schema's organisaties
refererend aan de schema's organisaties
a.h.v. info uit bilaterale gesprekken, refererend aan schema inhoudelijke afbakening

Voorbeeldfiche onderzoek

Het voorbeeldfiche onderzoek (van de studie *BeMoR net*) werd uitgewerkt voor de vijf scenario's (zie 2.5.1).

- Scenario Metadatabank delen 1 2 3 4 5
- Scenario Platform-mini delen 1 3
- Scenario Platform-medio delen 1 2 3
- Scenario Platform-maxi delen 1 2 3 4 5
 - o 1 = algemeen informatie
 - o 2 = korte inhoud
 - o 3 = sleutelwoorden
 - o 4 = methodologie
 - o 5 = onderzoeksresultaten

Wat **lay-out** betreft gaat het om voorstellen die bij het opzetten van *BeMoR net* onder de loep worden gehouden. De voorstellen werden in het vierde **opvolgingscomité** besproken⁴. Er werden geen specifieke bemerkingen bij geplaatst die aanleiding gaven tot aanpassing van de voorbeeldfiches.

⁴ De structuur van het voorbeeldfiche onderzoek is besproken. De inhoudelijke invulling, in dit geval van de haalbaarheidsstudie *BeMoR net* dateert van na het vierde opvolgingscomité.



FICHE ORGANISATIE (1 pagina)

N F E	OCW	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw		KENNISINSTELLING België	<i>Belgian Mobility Research network</i>
	CRR	Centre de Recherche Routières			BeMoR net
	BRRC	Belgian Road Research Centre			INTERNETADRES

Maatschappelijke zetel:	Woluwedal 42 1200 Brussel	t. 32 (0)2 775 82 20	f. 32 (0)2 772 33 74	brcc@brcc.be
Laboratoria:	Folkersdreef 21 1933 Starrebeek	t. 32 (0)2 766 03 00	f. 32 (0)2 767 17 80	
Algemeen directeur:	Avenue Lavoisier 14 1300 Waver	t. 32 (0)10 23 65 00	f. 32 (0)10 23 65 05	c.vanrooten@brcc.be
Internet:	Claude Van Rooten Brussel	t. 32 (0)2 775 82 30		

www.brcc.be

Contactpersonen voor BeMoR net				
<i>Afdeling mobiliteit</i>				
- Wanda Debauche afdelingshoofd	02-775 82 46	w.debauche@brcc.be	Woluwedal 42 1200 Brussel	
- Hinko van Geelen onderzoeker	02-775 82 39	h.vanqeelen@brcc.be	Woluwedal 42 1200 Brussel	

Statuut
Het OCW is een inrichting erkend bij toepassing van de besluitwet van 30 januari 1947. Het Centrum wil een onafhankelijk kenniscentrum zijn, dat in de spits van de technologie op wegengebied staat. Dit impliceert een visie gericht op de toekomst, die rekening houdt met de maatschappelijke omgeving.

Visie op mobiliteit
Het OCW onderschrijft het concept van de duurzame ontwikkeling, met aandacht voor alle weggebruikers en hun omgeving. Intermodaliteit of co-modaliteit zijn kembegrippen voor de afdeling mobiliteit, met in het achterhoofd een reële visie op de ontwikkeling van de verschillende vervoersmodi. De essentie van de weg voor het OCW is tweeledig:
1) de technische kwaliteit van de weg;
2) een kwalitatief gebruik van de weg in een wereld waarin duurzaamheid centraal staat.

Profiel	Werkvelden en aanverwante disciplines	Modi	Onderdelen
	<ul style="list-style-type: none"> Mobiliteit <input type="checkbox"/> Transport <input type="checkbox"/> Verkeerskunde <input type="checkbox"/> Planologie <input type="checkbox"/> Milieu / energie <input type="checkbox"/> Economie <input type="checkbox"/> Gedragwetenschap <input type="checkbox"/> Recht <input type="checkbox"/> ICT <input type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> Wegverkeer te land <input type="checkbox"/> Railvervoer <input type="checkbox"/> Scheepvaart <input type="checkbox"/> Luchtvervoer <input type="checkbox"/> Ondergronds transport <input type="checkbox"/> Intermodaliteit <input type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> Mobiliteitsmanagement / vervoersmanagement <input type="checkbox"/> Verkeersonderzoek / verkeersanalyse <input type="checkbox"/> Verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> Systeemopbouw <input type="checkbox"/> - personenvervoer <input type="checkbox"/> - goederenvervoer <input type="checkbox"/> Verkeersmodellering en -beheersing <input type="checkbox"/> Logistiek <input type="checkbox"/> Civiele techniek <input type="checkbox"/> - Wegenbouw <input type="checkbox"/> - Waterbouw <input type="checkbox"/> - Spoorwegtechniek <input type="checkbox"/> - Kunstwerken <input type="checkbox"/>
	Rol van de organisatie bij onderzoek	Samenwerking met	
	<ul style="list-style-type: none"> Financiering <input type="checkbox"/> Afbakenen van onderzoek <input type="checkbox"/> Zelf uitvoeren van onderzoek <input type="checkbox"/> Begeleiden van onderzoek <input type="checkbox"/> Evalueren van onderzoeksresultaten <input type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> Vlaamse instellingen <input type="checkbox"/> Waalse instellingen <input type="checkbox"/> Brusselse instellingen <input type="checkbox"/> Internationale instellingen <input type="checkbox"/> 	

<input type="checkbox"/> = ja	<input type="checkbox"/> = secundair
<input type="checkbox"/> = in principe niet	<input type="checkbox"/> = eventueel in de toekomst



FICHE ONDERZOEK (voorpagina)

BeMoR net		Belgian Mobility Research network	
Algemene informatie			
Titel	BeMoR net – haalbaarheidsstudie naar een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek		
Acroniem	BeMoR net		
Website	Internet adres		
Taal	Nederlands / Frans / Engels	Samenvatting	Nederlands / Frans / Engels
Studiegebied	België		
Opdrachthouder	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW), afdeling mobiliteit	Woluwedal 42	1200 Brussel www.brcc.be
Contactpersonen	Wanda Debauche, afdelingshoofd	02-775 82 46	w.debauche@brcc.be
	Hinko van Geelen, onderzoeker	02-775 82 39	h.vangeelen@brcc.be
Opdrachtgever	Federaal Wetenschapsbeleid – Dienst Onderzoekprogramma's	Wetenschapsstraat 8	1000 Brussel www.belspo.be
Contactpersonen	Georges Jamart	02-238 36 90	georges.jamart@belspo.be
Partners	n.v.t.		
Stuurgroep	POD Wetenschapsbeleid, FOD Mobiliteit, FOD Economie, POD Duurzame ontwikkeling, MRW, MET, Departement MOW, Departement EWI, Mobiris, Federaal planbureau, OCW		
Startdatum	Maart 2007		
Einddatum	Juni 2008		
Statuut	Lopend onderzoek		
Publicatiedatum	Juni 2008		
Beschikbaarheid	Document volledig downloadbaar / beperkte informatie beschikbaar / op te vragen bij opdrachtgever / op te vragen bij opdrachtgever / beperkte kosten /		
Informatiedrager	Papier / CD-ROM / pdf / word		
Korte inhoud			
Achtergrond			
De haalbaarheidsstudie <i>BeMoR net</i> gaat na of het zinvol is om een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek op te zetten. Via bilaterale gesprekken wordt afgetoetst welke richting een dergelijk platform best op zou gaan. Meerdere constatarengen liggen ten grondslag aan deze studie:			
- de participatiegraad van Belgische wetenschappers aan het onderzoek op het internationale vlak blijft achter			
- België wordt slechts beperkt betrokken bij het vaststellen van de Europese onderzoeksagenda			
- de onderzoeksresultaten voor thema mobiliteit en transport zijn verspreid terug te vinden			
- het transport- en mobiliteitsonderzoek is eerder reactief en minder gebaseerd op strategisch inzicht			
Doelstellingen			
De doelstellingen voor het (na de haalbaarheidsstudie) op te zetten platform zijn in te delen in doelstellingen op korte – en lange termijn.			
<i>Korte termijn:</i>			
1) Gedachtewisseling en het overleg over het onderzoek naar vervoer en mobiliteit levendig houden			
→ Ondersteunen van transport- en mobiliteitsonderzoek op lange termijn			
→ Geven van een strategisch inzicht			
2) Het nationaal en internationaal ondersteunen van het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek			
→ Verspreiden van wetenschappelijke studies: ook op internationaal niveau			
3) De onderzoeksresultaten toegankelijker maken			
→ Het opzetten van een website			
→ Het ontwikkelen van een databank			
<i>Lange termijn:</i>			
4) Samenstelling vergemakkelijken van multidisciplinaire ploegen			
→ Katalysator bij opzetten van partnerships / onderzoeksteams / netwerkfunctie			
→ Bijhouden van databank; studies / onderzoeken en aanbestedingen / oproepen kandidaturen / organisaties			
5) Gespecialiseerd onderwijs met raad en daad bijstaan			
→ Raadgevende rol voor gespecialiseerd onderwijs over vervoer en mobiliteit			
→ Helpen bij het definiëren en oriënteren van de opleidingen			
Sleutelwoorden BeMoR net			
1. Platform			
2. Haalbaarheidsstudie			
3. Databank			
4. Mobiliteit			
5. Transport			
6. Europees onderzoek			
7. Wetenschappelijk onderzoek			
8. Forum			
9. Strategie			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			

Dit fiche is opgemaakt in mei 2008.

FICHE ONDERZOEK (achterpagina)



Methodologie

Op basis van de opgezette doelstellingen en de inhoudelijke afbakening van het platform, werden de relevante beleids- en onderzoeksorganisaties geconsulteerd aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst. Deze bilaterale en neutrale aanpak liet het toe om relevante informatie te verkrijgen over de organisaties zelf en hun aandachtspunten in het domein van mobiliteit en transport. Daarnaast werd ingegaan op de behoeften aan een wetenschappelijk platform voor mobiliteit en transport. Parallel aan de gesprekken vond desktop research plaats met betrekking tot de organisaties enerzijds en platformen / metadatabanken anderzijds.

De verzamelde informatie werd gestroomlijnd in tussentijdse conclusies en besproken met het opvolgingscomité. Vervolgens werd overgegaan tot het opbouwen van scenario's voor het platform, omdat het platform verschillend kan worden uitgewerkt afhankelijk van het ambitieniveau. De scenario's werden voorgelegd aan de personen waarmee in een eerder stadium de gesprekken mee zijn gevoerd, met twee heldere vragen:

- 1) Wat is het voorkeursscenario voor uw organisatie?
- 2) Is uw organisatie bereid te participeren? (enkel tijd of ook financieel)

Deze tweede consultieronde werd besproken met het opvolgingscomité. Ook een synthese van (huidige en vroegere) initiatieven om de informatie te bundelen (metadata of platform) werd doorgenomen. Op basis van de verzamelde informatie werd overgegaan tot het opstellen van een einddocument, waarin de opdrachtgever een voorstel doet ten aanzien van het voorkeursscenario.

4

Onderzoeksresultaten

Het onderzoek heeft geleid tot meerdere resultaten:

- een overzicht van de organisaties in België die zich bezig houden met mobiliteit en transport: overzichtsschema's, databank in Excel, voorbeeldfiche
- overzicht van de internationale instellingen waar onderzoeksmogelijkheden zijn in het vakdomein: overzichtsschema's
- overzicht van onderzoek: databank in Excel – in opbouw, voorbeeldfiche
- inzicht in metadatabanken / platformen: overzicht van huidige initiatieven, overzicht van vroegere initiatieven
- werkingsprincipes / uitgangspunten van het op te zetten platform: algemeen, taken
- overzicht van opgebouwde scenario's voor het platform: "virtueel" platform, "fysiek" platform
- voorkeursscenario: van de geconsulteerden, van het opvolgingscomité, van de opdrachtgever (advies)

Op basis van de haalbaarheidsstudie is er aldus een overzicht ontstaan van vakdomein mobiliteit en transport, voor zowel wat betreft de inhoudelijke afbakening als de betrokken organisaties. Dit overzicht is belangrijk om een juiste invulling van het platform te kunnen nastreven. Een dergelijk overzicht kan aan de basis staan van een strategisch inzicht, wat ten dienste kan staan aan alle betrokkenen bij het onderzoek (zowel voor de organisaties die beleid uitstippelen en onderzoek uitschrijven als de organisaties die zelf onderzoek uitvoeren).

De verzamelde informatie enerzijds en de contacten anderzijds (opvolgingscomité, en geïnterviewden) bieden een vertrekpunt om het platform in te vullen. Een belangrijke conclusie is dat er geen uitgesproken voorkeur is voor één van de opgemaakte scenario's. Het is volgens de opdrachtgever aangegeven te werken met een evolutief scenario, waarbij vanaf het begin een eindbeeld wordt geschetst waarnaar in de loop der jaren wordt toegewerkt. Hiervoor zijn de werkingsprincipes verwoord in de eindnota van de haalbaarheidsstudie.

Het evolutieve voorkeursscenario is tot stand gekomen als expert judgement, rekening houdend met alle informatie die in 2007 en de eerste helft van 2008 is verzameld. Voor een vervolg (het daadwerkelijk opzetten van een platform) zijn er afspraken te maken nadat een duidelijke keuze wordt gemaakt ten aanzien van de invulling. Deze keuze zal onder meer moeten gaan over budget, de partners van het project, de waarborgen ten aanzien van bestendigheid van het platform, etcetera.

5



Informatie

h.vangeelen@brrc.be



2.5.7 Rapportering in vierde opvolgingscomité (vergaderingsverslag)

Tijdens het opvolgingscomité werd de stand van zaken doorgenomen, met onder meer

- reacties op de tweede vraagstelling *zie 2.5.3*
- overzicht van metadata en platformen *zie 2.5.4*
- gesprek met NCP's *zie 2.5.5*
- voorbeeldfiches *zie 2.5.6*

De volgende afspraken werden gemaakt met betrekking tot het vervolg:

- de studie wordt afgerond tegen 30 juni 2008
- na de verlofperiode (september / oktober) wordt een feedback moment voorzien naar de gecontacteerde organisaties.
 - o Nader in te vullen na de haalbaarheidsstudie
 - o Wat locatie betreft: dit kan doorgaan bij het OCW in Sterrebeek

*Het verslag is opgenomen in bijlage **veertien**.*



2.6 Stap E Afronding van de haalbaarheidsstudie BeMoR net

2.6.1 Omschrijving context

De context waarin de haalbaarheidsstudie *BeMoR net* heeft plaatsgevonden wordt beschreven op vier punten:

- Politiek in België
- Overheidsinstanties in België
- Kennisinstellingen in België
- Duurzame ontwikkeling, klimaat en energie

Met deze beschrijving in vier delen trachten we op **neutrale** wijze in te gaan op de situatie ten tijde van de studie, voor zover deze implicaties met zich mee kan brengen voor het eventuele vervolg.

2.6.1.1 Politiek in België

Het politieke klimaat in België wordt al van voor de verkiezingen van de leden van de Kamer van Volksvertegenwoordigers en de Senaat van 10 juni 2007 gekenmerkt door deels contradictoire opvattingen ten aanzien van de noodzaak tot een nieuwe staatshervorming. Een hot item in de discussies wordt gevormd door het al dan niet splitsen van het arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde.

Verschillende politieke partijen hebben enerzijds standpunten ingenomen waarvan een deel van de critici oordelen dat het gaat om quasi belofte aan de achterban. Anderzijds is er een situatie ontstaan waarbij een politicus zich heel voorzichtig moet uiten om een andere politieke partij maar niet te bruuskieren. Dit zijn slechts twee belangrijke van de talrijke factoren die de regeringsvorming hebben vertraagd.

Vanaf 15 januari 2008 vond er overleg plaats over de staatshervorming in het zogenaamde Octopusoverleg, een specifieke overlegcommissie van een twintigtal politici van verschillende politieke partijen. Het doel van dit overleg was het uittekenen van de contouren van een volgende staatshervorming.

De installering van de regering Leterme I vond plaats op 20 maart 2008. Het Regeerakkoord van Leterme I stelt met betrekking tot de Institutionele Hervormingen dat het duidelijk is geworden dat de huidige bevoegdheidsverdeling en financiering niet afdoende zijn om alle beleidsniveaus in staat te stellen een antwoord te geven op de uitdagingen van morgen. Als eerste stap in de nieuwe staatshervorming is er een voorstel van bijzondere wet in de Senaat ingediend. Een volgende stap moet uitmonden in een af te leggen verklaring (inclusief noodzakelijke wetteksten) in de Kamer van Volksvertegenwoordigers tegen half juli 2008.

Om deze tweede stap te kunnen zetten is het Octopusoverleg bis van start gegaan op 3 juni 2008. Het gaat dus om een werkgroep die tegen 15 juli 2008 een communautair akkoord tracht af te sluiten.



2.6.1.2 Overheidsinstanties in België⁵

Het federale België wordt gekarakteriseerd door een functioneren op drie **niveaus**:

- federaal niveau;
- gemeenschapsniveau vooral i.f.v. persoonsgebonden materies
- gewestelijk niveau Vooral i.f.v. grondgerelateerde materies
- provinciaal niveau
- gemeentelijk niveau

Deze staatsstructuur wordt politiek gezien ingevuld door meerdere parlementen en regeringen. De uit te voeren taken in een **beleidscyclus** worden uiteraard verdeeld over een Minister (met kabinet) en de administraties. De volgende taken worden verdeeld:

- beleidsvoorbereiding
- beleidsbepaling
- beleidsuitvoering (aansturen, uitvoeren, opvolging, controle)
- beleidsevaluatie.

Federaal niveau

Op het federale niveau zijn diverse **ministeries** actief, met de nadruk op beleidsvoorbereiding en – bepaling. Ze staan in meer of mindere mate in relatie tot *BeMoR net*.

- relevant ministerie in het werkdomein mobiliteit en transport: FOD Mobiliteit en Vervoer
 - o ten tijde van de studie *BeMoR net* speelt het vertrek van de voorzitter van het directiecomité Michel Damar eind mei 2008
- relevant ministerie met betrekking tot wetenschap: POD Wetenschapsbeleid
- relevant ministerie met betrekking tot transversaliteit van het domein mobiliteit en transport: POD Duurzame Ontwikkeling
- overige ministeries: voor zover betrokken bij aanverwante disciplines.

Van belang is ook het Federaal Planbureau (**FPB**)

- een instelling van openbaar nut
 - o Het maakt studies en vooruitzichten over bijvoorbeeld Energie en Transport
 - o Ook wordt de integratie van die beleidskwesties in een context van duurzame ontwikkeling bestudeerd.

Wat betreft **overlegstructuren** zijn er verschillende relevante interministeriële conferenties:

- ICMIT Interministeriële conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en telecommunicatie
- IMCWB Interministeriële Conferentie voor Wetenschapsbeleid
- ICL Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu
- ENOVER Interministeriële Conferentie voor Economie en Energie

In de schoot van IMCWB functioneren **commissies** voor federale samenwerking (CFS) en voor internationale samenwerking (CIS).

Relevant voor *BeMoR net* in relatie tot de participatie van Belgische onderzoekers aan het Europese onderzoek op het vlak van mobiliteit en transport is met name **CIS-Trans**.

- De taak voor deze werkgroep is het voorbereiden van de positie van de Belgische delegatie in internationale vergaderingen, inzonderheid de programmacomités van het Kaderprogramma van de EU.
- De leden van CIS-Trans hebben een inzicht in de participatie aan Europese programma's opgebouwd.
- Opvallend is dat de leden van CIS-Trans voornamelijk een wetenschappelijke achtergrond hebben en minder een achtergrond rond het werkdomein 'mobiliteit en transport'.

⁵ Zie ook bijlage vijf: schema's organisaties



Overig overleg op het federale vlak dat van belang is:

- Gericht op **verkeersveiligheid**
 - o Federale Commissie Verkeersveiligheid
 - o Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid
- Gericht op **Duurzame Ontwikkeling**
 - o Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling
 - o Interdepartementale Commissie Duurzame Ontwikkeling

Het overleg op federaal niveau is daarmee uitgewerkt op een belangrijk onderdeel van het werkdomein mobiliteit en transport: verkeersveiligheid. Het overleg ten aanzien van duurzame ontwikkeling is transversaal over werkdomeinen heen: mobiliteit en transport is er slechts een deel van.

Waals Gewest

In Wallonië zijn er momenteel, in afwachting van een reorganisatie, twee ministeries.

- relevant ministerie in het werkdomein mobiliteit en transport: MET (Ministère de l'Équipement et des Transport)
 - relevant ministerie voor aanverwante disciplines : MRW (Ministère de la Région Wallonne)
-

Daarnaast zijn er in Wallonië **overlegstructuren**:

- gericht op het vakdomein mobiliteit en transport
 - o Conseil d'orientation de l'observation de la mobilité
- gericht op deelaspecten van *BeMoR net*
 - o CRAT Commission Régionale de l'Aménagement du Territoire ruimtelijke ordening
 - o CWRSR Commission Wallonne Régionale de Sécurité Routière verkeersveiligheid

Wat betreft het overleg op het vlak van mobiliteit kan het volgende worden gesteld:

- In de 'Conseil d'orientation de l'observation de la mobilité' zitten niet alleen ambtenaren maar ook belangenorganisaties.
 - Deze raad bestaat tot op heden eerder op papier dan dat hij functioneert.
-

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de volgende **overheidsinstanties** van belang:

- gericht op het vakdomein mobiliteit en transport
 - o Mobiel Brussel (voorheen Bestuur Uitrusting en Vervoer)
 - gericht op deelaspecten van *BeMoR net*
 - o BROH Bestuur Ruimtelijke ordening en Huisvesting
 - o Leefmilieu Brussel – BIM (Brussels Instituut voor Milieubeheer)
-

Wat betreft het overleg op het vlak van mobiliteit: er is een **gewestelijke mobiliteitscommissie** geïnstalleerd die van tijd tot tijd samenkomt.

- o De commissie vervult een overlegfunctie (overheid, onderzoekswereld en belangengroepen) en adviesfunctie.
-



Vlaams Gewest

In Vlaanderen wordt er na de reorganisatie in het kader van BBB (Beter Bestuurlijk Beleid) onderscheid gemaakt naar departementen en verzelfstandigde agentschappen.

- **Departementen** staan in principe in voor beleidsvoorbereiding, aansturen van de beleidsuitvoering, controle en evaluatie.
- **Agentschappen** doen voornamelijk aan beleidsuitvoering, alsmede een deel van het aansturen en opvolgen van de beleidsuitvoering.

Ten aanzien van *BeMoR net* is volgende van belang

- Overheidsinstanties gericht op het vakdomein mobiliteit en transport
 - o Departement MOW Mobiliteit en Openbare Werken
- Overheidsinstanties gericht op aanverwante disciplines
 - o Departement EWI Economie, Wetenschap en Innovatie
 - o Departement LNI Leefmilieu, Natuur en Energie
 - o Departement RWO Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend erfgoed
 - o VITO Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
 - o IWT Instituut voor Innovatie door Wetenschap en Technologie
 - o SVR Studiedienst Vlaamse Regering (vooral gericht op statistieken)

Wat betreft **overleg** kan het volgende worden gesteld:

- Er bestaat overleg op het vlak van mobiliteit
 - o MORA Mobiliteitsraad van Vlaanderen
 - o De MORA verenigt de mobiliteitsverenigingen en sociale partners in een strategische adviesraad. De taak van de MORA is niet het doen van (gezamenlijk) wetenschappelijk onderzoek, maar het nagaan of er een **maatschappelijk draagvlak is voor de beleidsplannen van de Vlaamse overheid**.
- Er is een overlegstructuur gericht op verkeersveiligheid
 - o Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid
 - o Het forum vervult een overlegfunctie (overheid, onderzoekswereld en belangengroepen) en adviesfunctie naar de Vlaamse regering.



2.6.1.3 Kennisinstellingen in België⁶

Op het **nationale niveau** zijn er twee kennisinstututen actief:

- **OCW** Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw
 - o Besteed aandacht aan technische aandacht van wegen alsmede van een kwalitatief gebruik van de weg in een wereld waarin duurzaamheid centraal staat.
 - o Relevante afdelingen met name: Mobiliteit, Veiligheid en wegbeheer, Leefmilieu
 - o OCW onderschrijft het concept van duurzame ontwikkeling, en besteed aandacht aan alle weggebruikers
- **BIVV** Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid
 - o Verkeersveiligheid vormt één van de relevante thema's van het werkdomein "mobiliteit en transport"
 - o Relevante afdelingen met name: Mobiliteit en Infrastructuur, Gedrag en Beleid

Daarnaast zijn er Franstalige en Nederlandstalige **universiteiten**. Ze doen meestal opdrachten op meerdere niveaus:

- Europees onderzoek
- Nationaal onderzoek (bv ten gevolge van een oproep van het Federaal Wetenschapsbeleid)
- Gewestelijk onderzoek

Volgende punten ten aanzien van de kennisinstututen zijn niet onbelangrijk om te melden:

- De universiteiten hebben meerdere onderzoeksgroepen die een **deel** van het onderzoek doen naar mobiliteit en transport.
- Er zijn onderzoeksgroepen die een **aanzienlijk aandeel** van hun onderzoek richten op mobiliteit en transport, terwijl anderen eerder gericht zijn op aanverwante disciplines.

Er zijn kennisinstututen die de **rol van netwerk** op zich nemen:

- **VSV** Vlaamse Stichting Verkeerskunde
 - o gericht op onderwijs, educatie
- **VIL** Vlaams Instituut voor de Logistiek
 - o gericht op logistiek
- **VIM** Vlaams Instituut voor Mobiliteit
 - o gericht op vraaggedreven onderzoek
 - o recent opgericht, is bezig de studies op te starten
- **CIEM** Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité
 - o Platform van de Franstalige universiteiten

Zeker ook met deze organisaties is een afstemming nodig voor wat betreft *BeMoR net*. Uit de bilaterale gesprekken is in elk geval gebleken dat men open staat voor samenwerking (zie ook 2.5.3).

Een belangrijk gegeven in Vlaanderen is voorts het bestaan van samenwerkingsverbanden waar onderzoek plaatsvindt voor de overheid. Het gaat om de zogenaamde **Steunpunten** Beleidsrelevant Onderzoek. De relevante steunpunten voor *BeMoR net*:

- Steunpunt Verkeersveiligheid
- Steunpunt Goederenstromen

Ten tijde van de haalbaarheidsstudie werden de steunpunten van de tweede generatie (2007-2011) opgericht. Voor de steunpunten konden universiteiten zich kandidaat stellen. Uit diverse informele contacten is gebleken dat de samenwerking opnieuw moet groeien na de harde onderlinge concurrentie tussen de onderzoeksgroepen.

⁶ Zie ook bijlage vijf: schema's organisaties



2.6.1.4 Duurzame ontwikkeling, klimaat & energie

Het werkdomein “Mobiliteit en transport” van *BeMoR net* werd ruim afgebakend⁷. De thema’s die aan bod kunnen komen zijn voor een deel afkomstig van aanverwante disciplines. Deze transversale aandacht voor mobiliteit en transport past uitstekend in de huidige tijd waarin de aandacht voor **duurzame ontwikkeling, klimaat & energie** een hoge vlucht heeft genomen.

Een **belangrijk thema** binnen duurzame ontwikkeling is mobiliteit en transport. De aandacht voor dit thema overstijgt gemakkelijk de aandacht voor overige thema’s, wat wellicht te maken heeft met het feit dat iedereen er mee te maken heeft: iedereen verplaatst zich.

Enkele markante elementen ter illustratie van deze **wereldwijde aandacht** in het afgelopen decennium zijn de volgende:

- Kyoto protocol (als uitwerking van het Klimaatverdrag uit 1992)
 - o Opstelling van het Kyoto-protocol in 1997
 - o Bekrachtiging in 2002 door de Europese Unie
 - o Goedkeuring Rusland in 2004
 - o Inwerkingtreding in februari 2005
- IPPC Intergovernmental Panel on Climate Change
 - o Opgericht in 1988 door de VN
 - o Rapportage elke vier / vijf jaar
 - o Nobelprijs voor de Vrede 2007: Intergovernmental Plan on Climatic Change (samen met documentaire An Inconvenient Truth - A. Gore)

Deze transversale aanpak van het klimaatprobleem stroomt ook door tot in **België**.

- Regeerakkoord Letterme I
 - o Één van de pijlers is ‘Een werkelijk milieu-engagement ten dienste van de komende generaties’
 - o Men verbindt zich tot het ondersteunen van de Europese doelstelling om 20% energiezuiniger te leven tegen 2020
 - o Men opteert voor een Federaal Klimaatplan
 - o “Een andere, meer duurzame mobiliteit kan en moet een belangrijke bijdrage leveren aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen”.
 - o Voorbeeld van een concrete maatregel: “de uitwerking vergemakkelijken van elk systeem van heffing met betrekking tot het gebruik van het wegennet, zoals dat door de Gewesten georganiseerd zou worden”.
- De transitie naar een duurzame ontwikkeling versnellen – vierde tweejaarlijkse rapport inzake duurzame ontwikkeling van het Federaal Planbureau
 - o Het vierde rapport biedt samen met het derde rapport “Ontwikkeling begrijpen en sturen – 2005” een basis voor het Federaal Plan inzake duurzame ontwikkeling 2009-2012 dat de federale regering in 2008 moet aannemen.
 - o Het document legt de nadruk op toekomstverkenning
- Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012 (voorontwerp)
 - o Het voorontwerp ligt ter advies voor aan de bevolking tot eind juni 2008.
 - o De adviezen worden geanalyseerd en gesynthetiseerd voorgesteld aan de ICDO (Interdepartementale Commissie Duurzame Ontwikkeling), die een ontwerpplan zal opstellen ter voorlegging aan de federale regering.
 - o Bij de acties spreekt men van “Veranderingen naar een duurzame ontwikkeling”. Eén van de zes delen hiervan gaat over Transport en Mobiliteit.
 - o Ten aanzien van mobiliteit:
 - De korte en lange termijn doelstelling:
“Een **strategische visie** op lange termijn ontwikkelen (2050) inzake mobiliteit en vervoer die opgesplitst in twee tussenfasen (2012 en 2020)”
 - Bij het uitwerkingsproces staat het volgende omschreven:
“Om het gedrag te wijzigen en te reageren op de vraag naar mobiliteit is het van cruciaal belang dat alle stakeholders erbij worden betrokken. De **samenwerkingsmechanismen** tussen de overheden en de organisaties zullen worden verstevigd”.
 - Praktisch ziet dit plan het als volgt:
“In samenwerking met de andere betrokken FOD’s/POD’s organiseert de FOD Mobiliteit en Vervoer de uitwerking van een strategische visie op lange termijn inzake mobiliteit en vervoer. Deze strategische visie zal bijdragen tot de LT-versie van België die in het kader van de nationale strategie duurzame ontwikkeling werd uitgewerkt”.

⁷ Zie ook bijlage vier: schema Inhoudelijke afbakening



“Het proces om deze strategische visies (2012/2020/2030/2040/2050) op te stellen zal in 2009 uitgewerkt worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer in samenspraak met de betrokken partijen (ondernemingen, verenigingen, enz.)”

“Op initiatief van de FOD Mobiliteit en Vervoer zullen begin 2010 thematische discussies over de inhoud aangevat worden, zodanig dat aan de parlementaire commissies een volledige structuur van de strategische visie kan worden voorgesteld”.

“De thematische discussies georganiseerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer zullen in 2011 worden voortgezet, zodat aan het einde van het jaar een ontwerptekst ter goedkeuring kan worden voorgelegd aan de Ministerraad”

- Ten aanzien van de **interactie met ander beleid** spreekt men over het volgende:
“De POD Wetenschapsbeleid beheert het onderzoek dat zich bezig houdt met de transportproblematiek op lange termijn”.
- Ten aanzien van transport:
 - De korte en lange termijn doelstelling:
“In kaart brengen van de impact die de keuze van vervoersmodi met zich meebrengt”.
“Een voorbeeldrol spelen bij de federale overheden”.
 - In praktische zin gaat het om 6 punten
 - Een inventaris maken van de subsidies en infrastructuurwerken
 - De accijnzen op diesel en benzine verhogen en gelijke accijnzen voor diesel en benzine (voor niet professioneel gebruik)
 - Een kilometertaks opleggen
 - De CO2 uitstoot van de federale overheden compenseren
 - De CO2 uitstoot publiceren op reclame van brandstoffen en vliegtuigreizen
 - Een simulatiemodule van de CO2 uitstoot voorstellen
 - Interactie met ander beleid (o.a.):
“Het Nationaal Klimaatplan legt de doelstellingen van België vast inzake de beperking van de CO2 uitstoot”.

Hoewel het Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling slechts een voorontwerp is, geeft het toch de richting van toekomstig beleid. Een aantal zaken stroken heel goed met *BeMoR net*.

1. Het ontwikkelen van een strategische visie
2. Het verstevigen van samenwerkingsmechanismen: een verbeterde dialoog tussen de overheden en de organisaties
3. Thematische discussies: cf. thematische fora
4. Beheer van onderzoek: cf. databanken onderzoek en organisaties

- De Lente van het Leefmilieu

- Dit is de benaming van het politieke proces uit het voorjaar van 2008.
 - Het beoogt concrete akkoorden waarmee verschillende beleidsniveaus, verantwoordelijk voor het leefmilieu zich engageren.
 - Men noemt het innovatief door het samen rond de tafel zitten van het federaal niveau en de gewesten, in aanwezigheid van de sociale partners en van het middenveld.
 - Ca. 200 personen (vertegenwoordigers uit het middenveld, de ondernemingen, de vakbonden, de NGO's,...) zullen ingedeeld worden in 4 workshops (13 mei tot 23 juni) 2008, waar ze hun standpunten kunnen formuleren:
 - De strijd tegen de klimaatverandering – Duurzame energie
 - Leefmilieu en gezondheid
 - Duurzame productie- en consumptiewijzen – Natuurlijke hulpbronnen en Biodiversiteit
 - Vervoer en mobiliteit
 - Op basis van de standpunten zullen de vertegenwoordigers van de regionale en federale ministers voor het leefmilieu en de mobiliteit een stappenplan met concrete engagementen uitwerken.
- Men verwijst naar het leefmilieu dat een prioriteit is geworden voor de burger,
 - deels te danken aan “The Inconvenient Truth” van A. Gore samen met het IPCC
 - bijdrage tot sensibilisatie door ecologische rampen.
- Er wordt gesteld dat België een reeks engagementen die op Europees of internationaal niveau aangegaan zijn, in de praktijk moet brengen.

In het verleden werd al eens een poging gedaan om tot een gezamenlijk standpunt te komen dat aan de politici kan voorgelegd worden. Niettemin toont het initiatief “De Lente van het Leefmilieu” aan dat de politici geïnteresseerd zijn in de visie van de sociale partners en het middenveld. Uiteraard is het bij een dergelijk initiatief van belang dat de participatie voldoende is en in voldoende mate verdeeld over ambtenaren, onderzoekers en belangenorganisaties.

Het initiatief staat als volgt ten opzichte van *BeMoR net*.

1. Workshops als eerste aanzet tot het verbeteren van de dialoog: cf. doelstelling van *BeMoR net* om de dialoog op structureel hoger niveau te brengen
2. Vervoer en mobiliteit als belangrijk onderdeel van duurzame ontwikkeling: idem bij *BeMoR net*



2.6.2 Website (principes)

Oorspronkelijk behoorde het tot één van de taken om een website voor belangstellenden te creëren. Tijdens het eerste overleg met de opdrachtgever op 5 april 2007 is afgesproken dat er tijdens de haalbaarheidsstudie geen website moet worden opgemaakt, maar wel de **principes** moeten worden aangegeven. Deze principes zijn voor een deel gebaseerd op de bilaterale gesprekken.

In de haalbaarheidsstudie is er gewerkt met **scenario's**. Met betrekking tot de website betekent dit het volgende:

1. De **inhoudelijke invulling** van de website hangt samen met het scenario waarvoor wordt gekozen.
2. Er wordt steeds gekozen voor het opzetten van de website volgens de **laatste techniek**.
3. De **aantrekkelijkheid** en **toegankelijkheid** van de website moet evident zijn
4. De **structuur** is eenvoudig

De vormelijke elementen zijn in onze optiek van groot belang. Dit wordt ingegeven door het feit dat de visuele en communicatieve elementen in de maatschappij meer en meer een doorslaggevende rol spelen bij een kwalitatieve beoordeling. Ten opzichte van andere initiatieven behoort het tot de mogelijkheden om onderscheidend te zijn, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de laatste technieken op het gebied van webdesign. Dit kan bijvoorbeeld uiting krijgen in het opnemen van bewegende elementen in de website.

Dit betekent uiteraard niet dat de inhoud minder belangrijk is. Integendeel, een aantrekkelijke vorm van een website zonder wezenlijke inhoud werkt zelfs contraproductief.

1. Inhoudelijk

- Het is enorm belangrijk dat de inhoud van de website **correct, volledig en up-to-date** is.
- Met betrekking tot het up-to-date houden van de informatie geldt dat dit verschilt per scenario. Hoe hoger het ambitieniveau van het scenario des te meer tijd er aan besteed dient te worden
- Wat betreft de soort informatie gaat het om het volgende:
 - o Overzicht van internationale organisaties
→ Scenario metadata / platform mini / platform medio / platform maxi: ja
 - o Opvolging onderzoeksmogelijkheden bij de internationale organisaties
→ Scenario platform mini: ja, 2 x per jaar
→ Scenario platform medio: ja, 6 x per jaar
→ Scenario platform maxi: ja, permanent
 - o Profielen van Belgische organisaties
→ Scenario metadata / platform mini / platform medio / platform maxi: ja
→ Volgens een fiche systeem (zie voorbeeldfiche H. 2.5.6)
 - o Overzicht van lopende onderzoeken
→ Scenario metadata / platform mini / platform medio / platform maxi: ja
 - o Overzicht van afgeronde onderzoeken (zie voorbeeldfiche H. 2.5.6)
→ Scenario metadata: tot 10 jaar terug, met uitgebreide fiches
→ Scenario platform mini: tot 3 jaar terug, beperkte fiches
→ Scenario platform medio: tot 6 jaar terug, fiches
→ Scenario platform maxi: tot 10 jaar terug, uitgebreide fiches
 - o Overzicht van thesissen
→ Scenario metadata: ja
→ Scenario platform medio: ja (vrijwillig)
→ Scenario platform maxi: ja
 - o Nieuwsflits
→ Scenario's platform mini / medio / maxi: ja
 - o Nieuwsbrief
→ Via mail, maar ook op de website (minstens aankondigen)
→ Scenario platform medio: ja, 3 x per jaar
→ Scenario platform maxi: 4 x per jaar, uitgebreide versie



- Opnemen van documenten in pdf
 - Scenario platform medio: ja, vrijwillig
 - Scenario platform maxi: ja
- Informatie over strategische nota's
 - Scenario platform medio: nota onderzoek en nota beleid
 - Scenario platform maxi: nota onderzoek, nota beleid en nota onderwijs

2. Techniek

- De website wordt opgezet volgens de laatste techniek.
- Afhankelijk van het scenario worden er elementen al dan niet in de website opgenomen
 - Dynamische webpagina's
 - Scenario platform medio / platform maxi: visuele stijl en bewegende elementen
 - Zoekmotor
 - Scenario metadata / platform mini / medio/ maxi: via vrije begrippen en per thema
 - Scenario platform maxi: via visuele selectie (geografische weergave van de informatie)
 - Moderne communicatie
 - scenario platform maxi: op de hoogte blijven van laatste nieuws (eenmalige inschrijving):
 - RSS-feed
 - Podcasts
 - Mogelijkheid tot creëren van virtuele gemeenschappen
 - Scenario platform medio: idem na een update

3. Aantrekkelijkheid en toegankelijkheid

- Met aantrekkelijkheid geven we de attractiviteit of aantrekkingskracht van *BeMoR net* aan. Het gaat hierbij zowel om de vorm als het gebruiksgemak.
- Er wordt een moderne lay-out ontwikkeld die als uitnodigend wordt aangezien.
- Elk deel van de website moet eenvoudig af te printen zijn.
 - Hiermee moet bij het ontwerp rekening worden gehouden.
- De leesbaarheid moet goed zijn.
 - Het lettertype moet aangepast kunnen worden voor personen die minder goed zien.
- Het opstarten van de website en het opzoeken van informatie moet snel gaan.
 - Bij het ontwerp van de website wordt dit best uitgetest door potentiële gebruikers
- De gehanteerde lay-out van de website moet eveneens worden gebruikt bij andere vormen van communicatie, zoals briefwisseling, e-mail en dergelijke.

4. De structuur is eenvoudig

- korte intro (bewegend) die kan worden overgeslagen
- hoofdpagina die de duidelijk maakt wat er valt te verwachten:
 - een deel algemene informatie over *BeMoR net*
 - een deel over organisaties
 - een deel over onderzoeken
 - een deel over onderzoeksmogelijkheden bij internationale instanties
 - de zoekmotor
 - de interactieve elementen: nieuwsflits, nieuwsbrief, rss-feed
 - een deel over strategische nota's
- subpagina's in functie van de voorgaande delen



2.6.3 Eindnota

Het onderhavige document is het einddocument van de haalbaarheidsstudie BeMoR net.

De studie volgt de “**Administratieve richtlijnen** - Onderzoeksprojecten 2005-2010” van het meerjarenprogramma SSD “Wetenschap voor een duurzame ontwikkeling”:

- inhoud van het verslag vrij te bepalen door de auteurs, mits het omvatten van de onderzoekscontext, de doelstellingen, de methodologie, het eventueel gebruikte materiaal, de resultaten en de aanbevelingen in het kader van de ondersteuning van het beleid.
- een geïntegreerd rapport: meer dan het louter naast elkaar plaatsen van de resultaten aanvaard.
- Inclusief een samenvatting van het project van 5 pagina’s in de taal van het eindrapport.
- het gehele eindverslag bestaat uit maximaal 100 bladzijden.

De eindnota bestaat uit **drie delen**:

- een eerste inleidend deel waarin de opzet van de studie een belangrijke plaats inneemt
- een tweede deel dat ingaat op het verloop en de resultaten van de haalbaarheidsstudie, waarbij ook de onderzoekscontext ter sprake komt
- een derde deel met aanbevelingen als ondersteuning van het beleid
- Een samenvatting is opgenomen voor het inleidende deel.

2.6.4 Samenvattende fiche

(NL, F en E)

Een samenvattende fiches van maximum 2 pagina’s werd opgesteld in drie talen (NL, F en E).

Deze fiches gaan in op

- de onderzoeksresultaten;
- de eventuele conclusies;
- de noodzakelijke adviezen voor de verspreiding van resultaten en valorisatie van het onderzoek.

*De fiches zijn opgenomen in bijlage **zeventien***

2.6.5 Databanken

In het kader van de haalbaarheidsstudie *BeMoR net* gaat het om **twee databanken**:

- Databank van de Belgische instellingen
- Databank van onderzoek

In algemene zin gaat het om databanken die in het vervolg verder dienen worden **geoptimaliseerd**.

- De databank van de Belgische instellingen is wat het profiel betreft gebaseerd op bilaterale gesprekken.
- De databank van onderzoek is ingevuld op basis van beschikbare informatie. De structuur van de databank is opgesteld. De informatie is niet volledig om volgende redenen:
 1. Het ontbreken van overzichtlijsten.
Dit wekt wellicht verbazing, maar het is inderdaad zo dat er organisaties zijn die geen overzichten bijhouden van hun onderzoek.
 2. De gecontacteerden zijn terughoudend geweest met het beschikbaar stellen van informatie.
De tijd die men wenst te besteden aan een studie die niet per definitie leidt tot een vervolg, blijkt beperkt en wordt (nog) als een brug te ver gezien. In de haalbaarheidsstudie werd van de gecontacteerden al ruime tijd gevraagd voor het bilaterale overleg en de aanvullende vraag.
 3. Er wordt vaak verwezen naar de internetsite waar de informatie op is terug te vinden.



De **databank van de Belgische instellingen** is opgebouwd op basis van de bilaterale gesprekken enerzijds en desktop research anderzijds. Het is een databank in Excel met volgende elementen:

- Contactgegevens algemeen
 - o Benaming (F, NL, E), afkorting / betekenis, adres, tel., mail
- Contactpersoon (evt. tweede contactpersoon m.b.t. mobiliteit)
 - o Naam, functie, tel., mail
- Soort organisatie (refererend aan schema's organisaties)
 - o Overheid (beleidsvoorbereidend / beleidsuitvoerend)
 - o Universiteiten en kennis (instituten en netwerken);
 - o Belangenorganisaties
- Niveau (refererend aan schema's organisaties)
 - o België, Vlaanderen, Wallonië, Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Profiel (aan de hand van info uit bilaterale gesprekken)
 - o Werkvelden en aanverwante disciplines (refererend aan schema inhoudelijke afbakening)
 - o Soort onderzoek, transportmodi en rol van organisatie
 - o Onderzoeksonderwerpen toekomstig
 - o Deelname aan Europees onderzoek
 - o Beschikbaarheid gebundelde informatie
 - o Samenwerking met instellingen (ook m.b.t. samenwerking met andere gewesten)
 - o Input voor beleidsplannen

De **databank van onderzoek** is dus een databank in opbouw, opgemaakt in Excel met de volgende structuur (voorbeeld: haalbaarheidsstudie *BeMoR net*, cf. voorbeeldfiche uit hoofdstuk 2.5.6):

- | | |
|-------------------------------------|---|
| - Titel | <i>BeMoR net</i> – haalbaarheidsstudie naar een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek |
| - Acroniem | <i>BeMoR net</i> |
| - Website | Internetadres |
| - Taal | <u>Nederlands</u> / <u>Frans</u> / <u>Engels</u> |
| - Samenvatting | <u>Nederlands</u> / <u>Frans</u> / <u>Engels</u> |
| - Studiegebied | België |
| - Opdrachthouder en contactpersonen | OCW, afdeling mobiliteit; Wanda Debauche en Hinko van Geelen |
| - Opdrachtgever en contactpersonen | Federaal Wetenschapsbeleid – Dienst onderzoeksprogramma's; Georges Jamart |
| - Partners | n.v.t. |
| - Stuurgroep | POD Wetenschapsbeleid, FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Economie, POD Duurzame Ontwikkeling, MRW, MET, Departement MOW, Departement EWI, Mobiris, Federaal Planbureau, OCW |
| - Startdatum | maart 2007 |
| - Einddatum | juni 2008 |
| - Statuut | afgerond |
| - Publicatiedatum | juni 2008 |
| - Beschikbaarheid | <u>Document volledig downloadbaar</u> / beperkte informatie beschikbaar / <u>op te vragen bij opdrachthouder</u> / op te vragen bij opdrachtgever / beperkte kosten / |
| - Informatiedrager | Papier / CD ROM / PDF / Word |



3 Deel 3: Aanbevelingen

Deel 3 is als volgt opgebouwd:

- Voorkeursscenario	hoofdstuk 3.1	p.66
- Timing	hoofdstuk 3.2	p 76
- Besluit	hoofdstuk 3.3	p.77

3.1 Voorkeursscenario

3.1.1 Inleiding

Op basis van de haalbaarheidsstudie is er een overzicht ontstaan van vakdomein mobiliteit en transport, voor zowel wat betreft de inhoudelijke afbakening als de betrokken organisaties. Dit overzicht is belangrijk om een juiste invulling van het platform te kunnen nastreven. Een dergelijk overzicht kan aan de basis staan van een **strategisch inzicht**, wat ten dienste kan staan aan alle betrokkenen bij het onderzoek (zowel voor de organisaties die beleid uitstippelen en onderzoek uitschrijven als de organisaties die zelf onderzoek uitvoeren).

Als opdrachthouder heeft het OCW de haalbaarheidsstudie op **neutrale wijze** aangepakt. Dit geldt eveneens ten aanzien van het voorkeursscenario.

Het voorkeursscenario is tot stand gekomen als **expert judgement**, rekening houdend met alle informatie (die in 2007 en de eerste helft van 2008 is verzameld) en de contacten (opvolgingscomité, en bilaterale contacten). De verworven kennis bieden volgens het OCW een vertrekpunt om een voorkeur te kunnen formuleren waarmee het platform kan worden ingevuld. Het gaat om de volgende verworven kennis:

- het overzicht van de organisaties, van internationale instellingen en van onderzoek
- het inzicht in metadatabanken / platformen
- overzicht van opgebouwde scenario's voor het platform: "virtueel" platform, "fysiek" platform
- voorkeursscenario van de geconsulteerden, van leden van het opvolgingscomité

Een heel belangrijke conclusie is dat er **geen uitgesproken voorkeur** werd uitgesproken voor één van de opgemaakte scenario's door de geconsulteerden, noch door de leden van het opvolgingscomité.

Bij het weergeven van het voorkeursscenario werd er rekening gehouden met de initiële doelstellingen van het platform *BeMoR net*, waarin gesteld werd dat het om een **platform** gaat.

Uiteraard kan elke doelstelling in vraag worden gesteld, maar uit de verzamelde informatie in de haalbaarheidsstudie zijn geen evidente of ontegensprekelijke argumenten aan het licht gekomen om één van de doelstellingen te schrappen.



3.1.2 Evolutief scenario

Het is volgens het OCW aangegeven te werken met een evolutief scenario, waarbij vanaf het begin een eindbeeld wordt geschetst waarnaar in de loop der jaren kan worden toegewerkt. Dit vergt uiteraard garanties of minstens intenties om *BeMoR net* met enthousiasme over meerdere jaren te ondersteunen, zonder politieke kleur.

De **vertrekbasis** voor *BeMoR net* moet volgens het OCW zijn:

- een scenario dat duidelijke overzichten aanbiedt
 - o van onderzoek en organisaties in het vakdomein
 - o afkomstig uit de drie gewesten

- een scenario dat de deelname aan het internationale onderzoek stimuleert
 - o door het opvolgen van oproepen tot onderzoek
 - o door eerder in het proces een rol te spelen
 - o door te integreren in bestaande lichamen (zoals opname van een vertegenwoordiger in de vergaderingen van CIS-Trans)

- een scenario dat meer is dan enkel een informatieve tool
 - o naast een website moet er ook de mogelijkheid zijn tot networking
 - o een scenario waarin strategische nota's worden opgemaakt die een wezenlijke bijdrage leveren aan een strategische lange termijn visie
 - o organisatie van een forum over mobiliteit en transport, met op termijn de intentie om een jaarlijks themaforum te organiseren

- een scenario dat invulling geeft aan de vijf kwaliteitsaspecten
 - o volledigheid: streven naar voldoende informatie over alle onderzoeksthema's in functie van transversaliteit
 - o continuïteit: minstens de intentie om enkele jaren uit te trekken om het platform een succes te doen worden
 - o toegankelijkheid: informatie eenvoudig beschikbaar op één locatie, zonder kosten
 - o aantrekkelijkheid: naast aandacht aan de inhoud een prominente plaats inruimen voor de vorm
 - o participatie: neutraal beheer van het platform, opvolgingscomité met federale en gewestelijke vertegenwoordiging alsmede vertegenwoordigers van universiteiten.

- een scenario waarin communicatie een heel belangrijk deel in beslag neemt
 - o Er kan met betrekking tot communicatie nog wat geleerd worden van het buitenland.
 - Een illustratief voorbeeld is bijvoorbeeld het thema verkeersveiligheid: iedereen in de sector kent het Zweedse "Vision Zero" of het Nederlandse "Duurzaam Veilig". Het zelfde kan niet gezegd worden van de zeer valabele plannen ten aanzien van verkeersveiligheid in België.
 - o Een informatiefolder, RSS-feed, nieuwsflits en een nieuwsbrief maken deel uit van de communicatiestrategie

- een scenario dat zich inpast in bestaande structuren en dat past in toekomstige beleidsplannen
 - o Dit kan diverse vormen aannemen
 - integratie in CIS-Trans, waar de National Contact Points in zetelen
 - passend in het Federale Plan voor Duurzame Ontwikkeling 2009-2012 (in ontwerp)
 - links naar organisaties die zich als netwerk functioneren (CIEM, VIM, VIL, VSV, ...)
 - links naar initiatieven die zich bezig houden met onderzoeksdata
 - metadatabank *BeMoR net* opnemen in portalen zoals Research.be
 - werkend met een krachtige thesaurus die meertalig is

Enkele **achterliggende redenen** voor het opstellen van een platform volgens deze vertrekbasis zijn:

1. **het ontbreken van een structurele gelegenheid waar over mobiliteit en transport wordt gedebatteerd, gelinkt aan strategisch overheidsbeleid. Strategisch onderzoek naar mobiliteit en transport verdient de aandacht die het in het dagdagelijkse leven inneemt.**

Er bestaan al heel veel mogelijkheden voor overleg en debat, waar **beperkter** wordt gekeken. Voorbeelden van thema's die passen onder "mobiliteit en transport" en die het onderzoek in principe vanuit één invalshoek belicht:

- Verkeersveiligheid
 - o Staten-Generaal op federaal en gewestelijk niveau
 - o Congressen in de gewesten



- **Logistiek**
 - o Vervoerslogistieke Werkdagen – Vlaanderen
 - o Op lokaal niveau heel praktisch gericht, bv. Logistiek Platform Limburg
- **Openbaar domein**
 - o Dag van de Openbare Ruimte – Vlaanderen
 - o Salon des Mandataires – Wallonië
- **Vervoerseconomie / wetenschappelijk**
 - o Congressen georganiseerd door BIVEC
- **Wegen**
 - o Congresscycli van KVIV, gericht op thema's met een groot industrieel, economisch en maatschappelijk belang. Minder wetenschappelijk, meer praktisch gericht.
 - Thema 2008: Klimaat biedt kansen
 - Thema 2007: Boeiend bouwen voor morgen
 - o Vierjaarlijkse Belgisch Wegencongres, volgende keer in 2009 met de volgende thema's
 - Traditioneel technische thema's: beton- en asfaltverhardingen, grondwerken, bouw van bruggen, viaducten en tunnels
 - Actuele thema's: alternatieve financieringsmogelijkheden, coördinatie van wegwerkzaamheden, veiligheid, duurzame mobiliteit, verkeersbeheersing en wegbeheer, milieu.

Deze actuele thema's van het vierjaarlijkse Belgische Wegencongres trekken de aandacht van de wegen al breder. De focus van deze thema's blijft echter altijd gelinkt aan infrastructuur. De academische wereld is beperkt aanwezig op deze congressen.

Er bestaan ook congressen of studiedagen waar mobiliteit en transport slechts een onderdeel zijn van een **ruimer** geheel.

- Dit is het geval bij evenementen waar gesproken wordt over duurzame ontwikkeling en het klimaatprobleem
 - o Mobiliteit en transport is hier terecht een prominent onderdeel van, gezien de transversale aspecten van het werkdomein.
 - o Het risico van een ruimer geheel als duurzame ontwikkeling, is dat er aan een deel te weinig of minder structureel aandacht wordt besteed dan zou moeten.
 - o Het huidige consultatieproces onder de noemer "De Lente van het Leefmilieu" besteedt in één van de vier thema's aandacht aan vervoer en mobiliteit.
 - Het gaat (vooralsnog?) om een eenmalig politiek proces, wat uiteindelijk moet leiden tot een stappenplan met concrete engagementen ten behoeve van het leefmilieu en mobiliteit.

Een bekende **uitzondering** voor wat betreft de focus op mobiliteit en transport was het 27e congres VWEC (Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres). Dit was dan wel enkel gericht op een deel van België. Het voorgaande congres ging overigens over Logistiek.

- Thema 2006: Mobiliteit en (groot)stedenbeleid
- Thema 2004: Logistiek

Van 2004 tot 2007 zijn er ook vier **ontmoetingen** onder de naam "Rail meets Road" georganiseerd door het VBO, FEBIAC en de NMBS. De eerste drie keer gingen de ontmoetingen door met de steun van het KINT (Koninklijk Instituut voor het Duurzame Beheer van de Natuurlijke Rijkdommen en de Bevordering van Schone Technologie vzw.)

- **Mobiliteit**
 - o Studiedagen over mobiliteit onder de noemer "Rail meets Road", met als streven een open dialoog tussen de bedrijfs-, wetenschappelijke – en politieke wereld over verschillende vervoermiddelen (auto/vrachtwagen/tweewieler – spoor/tram/metro/bus).
 - Rail meets Road 2004: mobiliteit
 - Rail meets Road 2005: logistiek en intermodaliteit
 - Rail meets Road 2006: mobiliteit in en rond Brussel
 - Rail meets Road 2007: naar betere achterlandverbindingen voor onze havens

Met deze congressen werd al op een veel bredere wijze aandacht besteed aan mobiliteit, maar er is geen sprake van volledige transversaliteit zoals wordt nagestreefd met het platform *BeMoR net*. De congressen belichtten enkele relevante thema's van het werkdomein "mobiliteit en transport", maar niet



alle thema's. Bijvoorbeeld relevante mobiliteitsthema's die samenhangen met gedragswetenschap, recht of ICT zijn niet (of enkel zijdelings) aan bod gekomen.

De organisatoren wensten interessante denkpistes aan de overheid te presenteren. Hiermee is een aanzet gegeven van maatregelen waarmee de overheid in de toekomst een strategisch beleid voor mobiliteit en transport kan uitstippelen. De studiedagen formuleerden dus wel ideeën maar zijn niet ingebed in of gekoppeld aan een strategisch beleid betreffende mobiliteit en transport. Deze koppeling wordt wel nagestreefd in het platform *BeMoR net*, waarin één van de doelstellingen is om te komen tot strategische visies.

Het kan dus wel gaan over gelegenheden met een mindere of ruimere focus, of enkel gericht op een deel van het land (27^e VWEC), of zonder een koppeling aan een strategisch beleid (Rail meets Road), maar een **structureel georganiseerd** forum met als insteek "mobiliteit en transport" met aandacht voor *alle deelaspecten* vindt er niet plaats.

- Het voorontwerp Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling spreekt over het bepalen van een strategische visie en het aangaan van thematische discussies
→ Het gaat voorsnog om een voorontwerp

2. De profilering van België binnen de Europese onderzoekswereld kan versterkt worden. De participatie van Belgische onderzoekers aan Europees onderzoek en de deelname aan het bepalen van de Europese onderzoeksagenda zijn nog niet optimaal.

De Belgische onderzoekers in het vakdomein "Mobiliteit en transport" zitten op zich niet om werk verleggen. Tijdens de bilaterale gesprekken werd veelal duidelijk gemaakt dat er een vraag is naar capabele onderzoekers.

Desalniettemin is het zo dat de participatie aan Europees onderzoek nog kan stijgen, wat bijvoorbeeld door de National Contact Points werd geanalyseerd. Zij analyseerden tevens dat België (nagenoeg) afwezig is bij het bepalen van de onderzoeksagenda.

Met betrekking tot het vakdomein "Mobiliteit en transport" is dat pas mogelijk **als er strategische visies bestaan** over

- het onderzoek: wat zijn de huidige en toekomstige onderzoeksthema's
- het beleid: wat is het strategische beleid dat op lange termijn wordt nagestreefd, waaraan de regeringen en administraties een bijdrage leveren door hun tactisch – en operationeel beleid.
- het onderwijs: welke competenties worden er gevraagd aan de onderzoeksteams, en wat moet er worden gedaan om ervoor te zorgen dat de onderzoekers voldoende "ademruimte" hebben om nog vaker mee te doen aan Europees onderzoek.

Het **voorontwerp** Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling maakt in elk geval dezelfde analyse:

- er wordt geopteerd voor het opstellen van strategische visies voor 2012/2020/2030/2040/2050.
- indien dit in het definitieve plan wordt opgenomen en vervolgens wordt gerealiseerd, dan is dit een heel grote stap in de goede richting. Onderzoeksresultaten kunnen worden gekaderd in een lange termijn perspectief.

Dit voornemen tot bepalen van strategische visies **kan gekoppeld worden** aan het platform *BeMoR net*. Een voordeel is dat de benaming *BeMoR net* minstens bij een deel van de onderzoekers en de ambtenaren gekend is.

Het zou ook mooi zijn als het voor het buitenland duidelijker wordt **hoe België functioneert** op het vlak van dit belangrijke onderzoeksterrein. Vanuit Europa heeft men ook behoefte aan duidelijkheid en aan één "stemgeluid". Dit is momenteel niet optimaal, wat bijvoorbeeld aanleiding geeft om België niet overal bij te betrekken.



- België heeft bijvoorbeeld nog geen vertegenwoordiger in ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes)
- De NCP's (National Contact Points) verzorgen de link naar Europees onderzoek in het kader van FP7. Achter deze NCP's schuilen mensen die, zoals de benaming al aangeeft, gecontacteerd kunnen worden. De bekendheid van de NCP's kan nog toenemen als er meer tools zijn, zoals bijvoorbeeld *BeMoR net*.
- Er zijn meer en meer gewestelijke initiatieven om het Europees onderzoek te screenen, wat gunstig is voor de onderzoekers in het betrokken gewest. Naar Europa toe is het vervolgens niet altijd duidelijk of men in naam van België spreekt of in naam van een gewest.

3. In de ons omringende landen functioneren er platformen naar behoren, of zijn er organisaties die zich als kenniscentrum profileren ten aanzien van mobiliteit en transport met een belangrijke rol voor kennisverspreiding. Met name in het geval van een platform wordt de dialoog gestimuleerd. Dat moet in België ook kunnen.

Platformen in het buitenland bestaan, functioneren en worden gewaardeerd. Men onderkent ten volle het belang van netwerking.

- In Nederland bestaat bijvoorbeeld de Nationale Debatcyclus mobiliteit.
 - o "Een platform waar bestuurders en mobiliteitsprofessionals elkaar beter leren kennen en begrijpen"
 - o "Een platform dat zich tot doel stelt om innovaties te stimuleren door buiten de geijkte kaders en hokjes te deken en successen met elkaar te delen"
- Eveneens in Nederland: het "Kennisplatform verkeer en vervoer" en "Stichting Transumo" (Transition Sustainable Mobility), twee platformen waar eveneens het vakdomein Mobiliteit en transport in de spotlight staan.
- In Duitsland bestaat er een systeem gelijkaardig aan *BeMoR net* met informatie over mobiliteit, verkeer en stadsontwikkeling. De beschikbare informatie behelst zowel de organisaties als de onderzoeken. Het hele scala aan thema's van mobiliteit komt aan bod.
 - o Mobilität, Verkehr und Stadsentwicklung <http://www.forschungsinformationssystem.de/>
- In Frankrijk heeft de overheid CERTU opgericht in 1994. Dit is geen platform maar een kenniscentrum dat een belangrijke rol speelt met betrekking tot kennisverspreiding.
 - o CERTU is een kenniscentrum, dat zich bezig houdt met netwerken, vervoer, urbanisme en openbare werken. Door zijn activiteiten dragen ze bij aan kennisverspreiding, zeker ook wat betreft transversale aspecten van het vakdomein.
 - o CERTU biedt bijvoorbeeld meer dan 600 publicaties aan, methodologische nota's, studierapporten en dergelijke.

De aandacht in de vorm van een platform zou ook in België kunnen bestaan, om te komen tot meer wederzijds respect en een toename van de kennis:

- De (ingewikkelde?) institutionele en (niet eenvoudige?) politieke context zou op zich geen argument moeten zijn om een platform niet op te stellen.
- Bij een verdergaande regionalisering van zaken die met mobiliteit en transport te maken hebben, neemt het verschil in het onderzoek tussen de gewesten ontegenzeggelijk toe.
 - o Hoe groter het verschil in onderzoek, des te belangrijker is het om kennis te nemen van de verschillen en de achterliggende redenering om iets wel of juist niet te doen, en om te leren van gemaakte fouten.
 - Uitwisseling van onderzoeksresultaten binnen België moet kunnen plaatsvinden onder het motto "van de naaste burens kun je het meeste leren".
 - Uitwisseling van kennis kan geldbesparend werken op macroniveau.



4. Het opzetten van een metadatabank is nuttig, zodat de kennis over de gewestgrenzen heen verder kan toenemen. Een metadatabank volstaat echter niet om de dialoog te stimuleren: een platform biedt bijkomende voordelen

Eén overzicht over alle studies en organisaties in het vakdomein is nuttig, zodat elke geïnteresseerde gemakkelijk kan zien welke thema's al zijn onderzocht, en door welke onderzoekers of administraties.

Onderzoeksresultaten moeten echter ook frank en vrij **besproken** kunnen worden. Een gelegenheid ter uitwisseling van standpunten is belangrijk:

- de politiek kan onderzoek juist interpreteren als de context van de studie helder wordt uiteengezet door onderzoekers bij een gelegenheid die los staat van het onderzoek zelf
 - o de onafhankelijkheid van onderzoekers blijft gewaarborgd.
 - o hierdoor wordt het al wat minder gemakkelijk om aan 'cherry picking' te doen
 - cherry picking: enkel onderzoeksresultaten meenemen in het beleid die het voorgenomen beleid ondersteunen.
- De dialoog is zeer belangrijk om (erg oneerbiedig gesproken) "de waan van de dag" te overstijgen.
 - o Het belang van strategische visie op lange termijn kan niet vaak genoeg worden benadrukt
 - Als er geen strategische visie is, gaat het meer om het "operationele" (hoe gaan we de genomen keuze vormgeven) of "tactische" zaken (langs welke weg gaan we een doelstelling waarmaken). De vraag blijft dan echter of het beleid kadert in de juiste context.
 - o Het interessante van een dialoog tussen politici, ambtenaren, onderzoekers en belangenverenigingen kan zijn om theoretische oplossingen te confronteren aan de praktijk.
 - Een interessant thema zou wat dat betreft zijn: "wetenschappelijk onderbouwde beslissingen van de overheid"



3.1.3 Werkingsprincipes

De werkingsprincipes van het voorkeursscenario bespreken we aan de hand van **algemene uitgangspunten en takenpakket**.

Algemene uitgangspunten

1. Als eerste algemene uitgangspunt geldt dat het platform *BeMoR net* wordt opgesteld op een **structurele basis**.
 - Het **signaal met betrekking tot het engagement** dat vanuit de overheid wordt gegeven, moet duidelijk en krachtig zijn.
 - o Ervaring leert dat men pas tijd besteedt aan een initiatief indien het bestendig is. Dit is tijdens de haalbaarheidsstudie *BeMoR net* nog maar eens bevestigd, waar het duidelijk naar voren kwam tijdens de bilaterale contacten.
 - Minstens de intentie om het platform jarenlang te ondersteunen moet worden uitgesproken
 - Het **eindbeeld** en de **tussenstappen** moeten duidelijk worden omschreven.
 - o Het eindbeeld moet een antwoord geven op vragen als “wat willen we met het platform realiseren?”, “in welk beleid past het initiatief?”, “welke middelen worden er ontwikkeld?”,
 - o Vanaf het begin af aan moeten evaluatiemomenten worden vastgelegd, naar inhoud en wat betreft timing.
 - Een evaluatie na een jaar kan bijvoorbeeld uitwijzen in hoeverre de databanken gebruikt worden.
 - Ook kan worden geëvalueerd of de doelstellingen moeten worden bijgestuurd .
 - **De mogelijke uitbreiding** moet vanaf het begin af aan worden duidelijk gemaakt.
 - o In essentie is het platform gericht op het bevorderen van de dialoog bevorderen tussen politici, administratie en onderzoekers
 - In uitbreiding (na evaluatie): belangenorganisaties, bedrijven
 - o De thematiek binnen het vakdomein mobiliteit en transport is al ruim afgebakend met de aanverwante disciplines.
 - Eventuele toekomstige thema's moeten passen binnen het kader
 - o Met betrekking tot modi vormt “ondergronds transport” een mogelijke uitbreiding.
 - o Met betrekking tot soort onderzoek wordt best begonnen met lopend en uitgevoerd onderzoek (tot 5 jaar terug)
 - In uitbreiding kan er zelfs verder worden teruggesprepen indien de behoefte kan worden aangetoond bij de evaluatie.
 - In uitbreiding worden de thesissen opgenomen.
 - Het opnemen van wetenschappelijke artikels is niet voorzien in uitbreiding, gezien de voorwaarden die wetenschappelijke tijdschriften stellen
 - o Er wordt geopteerd voor het organiseren van een forum over mobiliteit en transport (niet in het eerste jaar)
 - Na het forum wordt de opportuniteit van een jaarlijks themaforum besproken bij de evaluatie
 - o Platform *BeMoR net* is gericht op onderzoek. Het gaat niet om een platform dat zich bezig houdt met dataverzameling. Nochtans is dit wel een veel gehoorde vraag uit de onderzoekswereld om hieraan aandacht te besteden.
 - Een eventuele uitbreiding naar onderzoeksdata wordt best bij de jaarlijkse evaluatie ter sprake gebracht. Het zou immers van weinig inzicht getuigen indien men de ogen voor deze vraag sluit.
 - Een optie is om binnen *BeMoR net* linken te voorzien naar diverse gewestelijke initiatieven die moeite doen om de onderzoeksdata toegankelijker te maken.



-
2. Een tweede uitgangspunt is dat het aangewezen is dat zowel de federale overheid als de drie gewesten zich **achter het initiatief** scharen.
- De samenwerking ten aanzien van *BeMoR net* moet gecoördineerd plaatsvinden.
 - o Er dienen concrete afspraken te worden gemaakt ten aanzien van de inzet van de gewesten en de federale overheid
 - o De betrokkenen van het platform moeten zich engageren tot een neutrale aanpak
 - Dit kan plaatsvinden via het ondertekenen van een charter
 - o Met betrekking tot het dragen van de kosten
 - Met een bijdrage uit de gewesten in de vorm van cofinanciering wordt de betrokkenheid van de gewesten duidelijk gemaakt.
 - De hoofdfinanciering wordt gedragen door de federale overheid (POD Wetenschapsbeleid en FOD Mobiliteit en Vervoer)
 - Een financiële bijdrage van anderen (neutrale externe beheerder van het platform, onderzoeksinstellingen) zijn welkom
 - Een financiële bijdrage van leden blijven in eerste instantie gereduceerd (geen kosten of maximaal op basis van reële kostenberekeningen). Het platform kan zich best eerst bewijzen, voordat er lidgeld wordt gevraagd.
-

Takenpakket

1. De **taken van de leden** in het voorkeursscenario zijn divers.
- Alvorens ze iets terugkrijgen van het platform, wordt er gevraagd **om informatie ter beschikking te stellen**.
 - o Over de organisatie: een synthese (cf. voorbeeldfiche)
 - De aanzet komt van de beheerder van het platform. Het gaat om een verificatie.
 - Een lid kan op elk moment aanpassingen doorgeven
 - Elk jaar wordt er formeel gevraagd of er een update nodig of gewenst is.
 - o Over de onderzoeken: fiches die in de eigen taal kunnen worden upgeload
 - In eerste instantie gaat het om lopende en uitgevoerde onderzoeken (tot 5 jaar terug)
 - Het uploaden en wijzigen kan op elk moment plaatsvinden
 - Elk jaar wordt er formeel gevraagd of er een update nodig of gewenst is
 - De administraties nemen in de bestekken de verplichting op om de fiches aan het begin van de opdracht op te stellen, aan het eind van de opdracht aan te vullen of te wijzigen
 - Er wordt de mogelijkheid geboden om **informatie te verspreiden** en te **netwerken** op een mobiliteitsforum na het eerste jaar van functioneren
 - o Een bijdrage leveren aan het mobiliteitsforum
 - Eventueel leidend tot een presentatie op het forum
 - Voorbeelden van onderzoek of beleid uit de gewesten die de moeite waard zijn voor andere gewesten
 - Voorbeelden van onderzoek of beleid over alle thema's uit het vakdomein (inclusief aanverwante disciplines)
 - Voorbeelden van onderzoek of beleid met duiding van de praktische toepassingsmogelijkheden
 - o Mogelijkheid tot netwerken
 - Deelnemen aan het forum
 - Breed deelnemersveld: uitnodiging aan politici, onderzoekers, ambtenaren, belangenorganisaties, bedrijven
 - o Bijdrage leveren aan de nieuwsbrief
 - informatie over mobiliteits- en transportbeleid
 - informatie over mobiliteits- en transportonderzoek
 - informatie over mobiliteits- en transporteducatie
 - De nieuwsbrief wordt digitaal verstuurd
 - o Aanleveren van korte nieuwsberichten (nieuwsflits)
 - Te verspreiden via mail en via de website (RSS-feed)



- Er wordt de mogelijkheid geboden om mee te werken aan het opstellen van **strategische visies**
 - o via een gemandateerde vertegenwoordiger van onderzoeksinstellingen in het opvolgingscomité
 - twee mandaten, te kiezen door de onderzoeksinstellingen, die worden opgenomen in het opvolgingscomité
 - voorbereidende strategische visies over beleid, onderzoek en educatie
 - o te integreren in het proces om strategische visies op te stellen zoals opgenomen in het Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012 (voorontwerp)
 - procedure uit te werken in 2009 door FOD Mobiliteit en Vervoer in samenspraak met de betrokken partijen
 - thematische discussies op initiatief van FOD Mobiliteit en Vervoer in 2010 en 2011

- 2. De **taken van de leden van het opvolgingscomité** in het voorkeursscenario zijn gericht op het opvolgen en samen met de opdrachtgever(s) (bij)sturen van het platform BeMoR net.
 - Een **vertegenwoordigende rol** in het opvolgingscomité.
 - o Deelname aan het opvolgingscomité
 - Frequentie: bij aanvang elke twee maand. Nadien minstens 2 x per jaar, maximaal 4 x per jaar.
 - FOD Mobiliteit en Vervoer / POD Wetenschapsbeleid / POD Duurzame Ontwikkeling / FOD Economie / Federaal planbureau / Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw / Departement MOW / Departement EWI / MET / MRW / Mobiris / ...
 - o De opgenomen personen zijn aanspreekpunten binnen hun respectievelijke organisaties. Ze vertegenwoordigen de organisaties en zijn verantwoordelijk
 - o Van de leden wordt zowel intern (binnen de organisaties) als in het opvolgingscomité een actieve rol verwacht
 - o Vastleggen van de evaluatieprocedure van het platform *BeMoR net* met betrekking tot
 - communicatie
 - metadata onderzoek
 - metadata organisaties
 - internationale onderzoeksmogelijkheden
 - strategische nota's
 - mobiliteitsfora

 - Meewerken aan de **strategische nota's**
 - o Drie nota's
 - Strategische nota 'Mobiliteits- en transportbeleid'
 - Strategische nota 'Mobiliteits- en vervoersonderzoek'
 - Strategische nota 'Mobiliteits- en transporteducatie'
 - o Verzamelen informatie en polsen van visies en functie van de strategische nota
 - Binnen de organisaties
 - In de gewesten

 - Een **rol spelen** bij informatieverspreiding en netwerking
 - o Mobiliteitsforum: selectie van de bijdragen / opmaken van een synthese voor een bepaald thema /
 - o Nieuwsbrief: ideeën aanbrengen / bijdrage leveren / controleren / ...
 - o Nieuwsflits: idem als bij de nieuwsbrief

- 3. De **taken van de externe beheerder** van het platform in het voorkeursscenario zijn divers.
 - De taken zijn **op neutrale wijze** uit te voeren ten aanzien van soort onderzoek, thema's, vervoersmodi, personen en organisaties.
 - o De externe beheerder (en de leden van het opvolgingscomité) moeten hiervoor een engagement aangaan.

 - Deeltaken die samenhangen met het **opvolgingscomité**
 - o Voorbereiding van de vergaderingen:
 - in overleg met de leden van het opvolgingscomité vastleggen van de agendapunten
 - nota's synthetiseren en presentatie opmaken
 - secretariaat: zaal reserveren en gereed maken, catering, ...
 - o Voorzitten van de vergadering
 - o Opmaken van vergaderingsverslag
 - o Communicatie rond het vergaderingsverslag naar opvolgingscomité en synthese (op website of mail naar leden)



- **Uitwerken van de communicatiestrategie**
 - o "Branding" van *BeMoR net*
 - Ontwikkelen van de te volgen strategie: wat, wanneer, wie, ...
 - Uitvoeren van de strategie
 - Ontwikkelen van de website
 - Ontwikkelen van templates voor brieven / nieuwsbrief / nieuwsflits / mails / logo
 - Lay-out van de fiches 'onderzoek' en fiches 'organisatie'
 - o Het opmaken van de digitale nieuwsbrief, de nieuwsflits (rss-feed)
 - Nieuwsflits minstens 6 x per jaar, maximaal 12 x per jaar
 - Nieuwsbrief minstens 2 x per jaar, maximaal 4 x per jaar
- **Het opstellen van de strategische nota's**
 - o Verzamelen van de bijdragen

 - o Synthetiseren en opstellen van ontwerpversie van de strategische nota's (ter discussie in opvolgingscomité)
- **Het beheren en controleren van de metadatabank**
 - o Verder uitwerken van de metadatabank

 - o Verzamelen, beheren en controleren van de opgeloade informatie
 - Fiches onderzoek (N, F, E)
 - Fiches organisatie (N, F, E)

 - o Vertalen van delen van de onderzoeks fiches
 - Sleutelwoorden: automatisch
 - Algemene informatie: te vertalen door beheerder
 - Korte inhoud: te vertalen door beheerder
 - Methodologie: te vertalen door de onderzoeker (indien gewenst)
 - Onderzoeksresultaten: te vertalen door de onderzoeker (indien gewenst)

 - o Het bijhouden van de schema's organisaties en inhoudelijke afbakening
- **Het opvolgen van de internationale onderzoeksmogelijkheden**
 - o Opvolgen van het overzicht van de organisaties
 - o Opvolgen van de onderzoeksprogramma's
 - Periodiek: 6 x per jaar
- **Het organiseren van het mobiliteitsforum**
 - o Praktische organisatie
 - o Inhoudelijke organisatie, in samenwerking met de leden van het opvolgingscomité



3.2 Timing

Om een degelijk platform op te zetten is een **goede voorbereiding essentieel**.

De onderhavige haalbaarheidsstudie *BeMoR net* is daar een onderdeel van. Er zijn echter nog meerdere stappen te zetten voor het opzetten van het platform volgens het hiervoor omschreven voorkeursscenario. Hieronder volgt een mogelijk scenario

- dat ruim de tijd neemt
- dat rekening houdt met integratie van *BeMoR net* in het deel mobiliteit en transport van het Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012

Tweede helft van 2008

- **Terugkoppeling** naar de gecontacteerden
 - o Over de resultaten van de studie
 - o Over het mogelijke vervolg
- Een **politieke beslissing** waarbij volgende zaken van belang zijn:
 - o De financiën
 - o De context (Octopus-overleg / federale regering / staatshervorming)
 - o De keuze om tot een platform te besluiten dat meerdere jaren gesteund wordt
- **Overleg** tussen de partijen die financiële middelen willen inbrengen over het vervolg en de rolverdeling
 - o FOD Mobiliteit en Vervoer
 - Context: nieuwe leiding met waarnemend voorzitter Frans Van Rompuy, Directeur-generaal Maritiem Vervoer
 - o POD Wetenschapsbeleid
 - Context: projectbeheerder nieuw vanaf mei 2008: Georges Jamart
 - o OCW
 - o Overige
 - leden opvolgingscomité
 - niet-leden opvolgingscomité
- **Goedkeuringsprocedure** van het ontwerp Federaal plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012
 - o Transversaliteit van het werkdomein "Mobiliteit en transport"

Het jaar 2009

- **Opstarten** van *BeMoR net*
 - o aanloopjaar
- Procedure voor het bepalen van **strategische visie**
 - o Uit te werken door FOD Mobiliteit en Vervoer in samenspraak met de betrokken partijen
 - o Integratie van *BeMoR net*

Het jaar 2010

- ***BeMoR net in acceleratie***
 - o Functionerende metadatabank
 - o Opvolging van onderzoeksmogelijkheden internationaal
 - o Opstellen van de lange termijn visies als één van de uitwerkingen van het ontwerp Federaal plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012
 - Opvolgingscomité
 - thematische discussies
 - o Mobiliteitsforum

De jaren 2011 / 2012 / 2013

- ***BeMoR net op kruissnelheid***
 - o Metadatabank toenemend gebruikt
 - o Opvolging van onderzoeksmogelijkheden internationaal
 - o Lange termijn visies
 - Vervolg voor de lange termijn visie 2012
 - Afspraken voor wat betreft monitoring in functie van de aanpassing van lange termijn visie (2020 / 2030 / 2040 / 2050)
 - o Mogelijk eerste thematische forum als uitwerking van de thematische discussies



3.3 Besluit

Het OCW heeft met veel plezier aan de haalbaarheidsstudie gewerkt, en is ervan overtuigd dat een vervolg in potentie een **belangrijke meerwaarde** kan betekenen voor het vakdomein “Mobiliteit en transport”, in het bijzonder om

- de kwaliteit van de dialoog tussen de betrokkenen te verbeteren
- strategische visie met betrekking tot beleid te koppelen aan strategisch beleid ten aanzien van onderzoek (nationaal en internationaal) en educatie.

Een belangrijke voorwaarde volgens het OCW is dat het platform met enthousiasme wordt opgezet en door de federale overheid en de gewesten wordt ondersteund over een langere periode (minstens enkele jaren).



4 Bijlagen



4.1 Bijlage één: Onderwerpen tijdens de vergaderingen

De volgende **onderwerpen** zijn aan bod gekomen tijdens de vergaderingen:

- Overleg met opdrachtgever (1)
 - o samenstelling opvolgingscomité
 - o timing
 - o opzet van de studie

Belangrijk om te melden met betrekking tot de taken is de afspraak dat er geen website moet worden opgesteld, maar wel de grote lijnen ('principes') moeten worden aangegeven.

-
- Opmvolgingscomité (1)
 - o kennismaking
 - o opzet van de studie
 - o bilaterale aanpak

-
- Overleg met opdrachtgever (2)
 - o Verloop van de bilaterale gesprekken
 - o Timing

-
- Opmvolgingscomité (2)
 - o tussentijdse conclusies
 - o overzicht meest relevante vragen,
 - o beschrijving scenario's

Gezien de grote hoeveelheid nieuwe informatie is deze vergadering opgevat als een informatievergadering. De leden van het opvolgingscomité kregen vervolgens ruimschoots de tijd (6 weken) om hun reactie te formuleren in functie van de derde vergadering van het opvolgingscomité.

-
- Opmvolgingscomité (3)
 - o tussentijdse conclusies
 - o overzicht meest relevante vragen
 - o beschrijving scenario's,
 - o tweede bilaterale contact
 - o verder verloop haalbaarheidsstudie

Deze derde vergadering van het opvolgingscomité had het karakter van een discussievergadering. Tevens is er gesproken over het vervolg: wat na de haalbaarheidsstudie?

-
- Opmvolgingscomité (4)

Deze vierde vergadering van het opvolgingscomité is opgevat als laatste vergadering van het opvolgingscomité ten tijde van de haalbaarheidsstudie.

- o voorkeursscenario
- o participatie,
- o overzicht van metadatabanken en platformen
- o verder verloop van de studie
- o verspreiding van studieresultaten

Er werd gevraagd om een beknopte tekst te schrijven over de context waarbinnen het onderzoek heeft plaatsgevonden.



4.2 Bijlage twee: Inhoudelijke realisaties per stap in het proces

In elke stap zijn meerdere realisaties tot stand gebracht.

Stap A	Opzet haalbaarheidsstudie en het aangaan van bilaterale contacten	zie 2.2
-	Samenstelling van het opvolgingscomité	
-	Een tekst en een presentatie met uitleg over <i>BeMoR net</i>	(NL en F)
-	Een standaardvragenlijst voor de bilaterale gesprekken	(NL en F)
-	Een aanbevelingsbrief	(NL en F)
-	Schema over de inhoudelijke afbakening	(NL en F)
-	Schema met betrekking tot organisaties	(NL en F)
-	Een lijst met contacten voor bilaterale gesprekken	
-	Databanken (in opbouw)	
-	Bilaterale gesprekken en synthese van de reacties	(NL of F)
-	Rapportering in eerste en tweede opvolgingscomité	
<hr/>		
Stap B	Stroomlijning van de informatie	zie 2.3
-	Tussentijdse conclusies	
-	Opdeling en overzicht van de meest relevante vragen	
-	Bijgewerkte schema's	(NL en F)
-	Databanken (in opbouw)	
-	Bilaterale gesprekken (vervolg)	(NL of F)
-	Voorlopig overzicht van metadatabanken en platformen	
-	Rapportering in tweede opvolgingscomité (samen met stap C)	
<hr/>		
Stap C	Beschrijving scenario's <i>BeMoR net</i>	zie 2.4
-	Uitgangspunten van drie scenario's	
-	Omschrijving van het kwaliteitsniveau van de scenario's	
-	Omschrijving van het takenpakket	
-	Bilaterale gesprekken (afronding)	(NL of F)
-	Rapportering in tweede opvolgingscomité (samen met stap B)	
-	Bespreking reacties van de leden van het opvolgingscomité (derde opvolgingscomité)	
<hr/>		
Stap D	Tweede contact met organisaties & Overzicht van metadatabanken en platformen	zie 2.5
-	Heromschrijving van de scenario's en bijkomende scenario's	
-	Vraagstelling met weergave van de scenario's	(NL en F)
-	Synthese van de reacties	
-	Overzicht van metadatabanken en platformen	
-	Gesprek met National Contact Points	
-	Voorbeeldfiches	
-	Rapportering in vierde opvolgingscomité (vergaderingsverslag)	
<hr/>		
Stap E	Afronding van de haalbaarheidsstudie <i>BeMoR net</i>	zie 2.6
-	Omschrijving context (onderdeel van eindnota)	
-	Website (principes)	
-	Eindnota	
-	Samenvattende fiche	(NL, F en E)
-	Databanken	



4.3 Bijlage drie: tekst en een presentatie met uitleg over BeMoR net

4.3.1 Nederlands

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

BeMoRnet

Wat en waarom?

Een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek.

Een platform als doorgeefluik van ideeën en aanbevelingen, ten behoeve van

- strategische oriëntatie van onderzoeksprogramma's
- stimulatie van dialoog tussen onderzoekswereld en beleidsmakers
- verspreiding van wetenschappelijke studies op Belgisch en internationaal niveau

Een platform als instrument voor een specifiek ondersteuningsbeleid

- voor de drie gewesten in relatie tot elkaar en ter versterking van de regio's
- voor een grote participatie van Belgische onderzoekers op het Europese vlak
- voor een efficiënte invulling van de topics in de onderzoekswereld
- om in te spelen op de aanwezige opportuniteiten

Een platform dat gebruik maakt van databanken / inventarisatie: databanken als 'instrument' voor stimulatie van informatie-uitwisseling. En toegankelijk maken onderzoeksactiviteiten.

- Databank organen: profiel van de instanties
 - welke instanties houden zich bezig met mobiliteit en transport?
 - waar zijn de instanties gesitueerd?
 - wat zijn de kenmerken van de instanties?
 -
- Databank programma's: profiel van de onderzoeken
 - wat is de stand van zaken van onderzoek op het vlak van mobiliteit en transport?
 - welke onderzoeken vinden op gewestelijk, federaal en internationaal niveau plaats?
 - wat zijn de communicatiemiddelen?
 - wie zijn de vertegenwoordigers?
 -
- Inventaris internationale instanties
 - welke instanties vragen een actieve vertegenwoordiging uit België?
 - wat zijn de mogelijke lacunes of gebreken?
 -



→ Primaire vereiste: samenwerking tussen verschillende groeperingen

Versterking posities

- Ter versterking van de regio's
- Ter versterking van België en de gewesten in relatie tot Europa



Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw in opdracht van Federaal Wetenschapsbeleid

1

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

Expliciete doelstellingen BeMoRnet

Verscheidene functies en doelstellingen (specifieke en operationele)

Specifieke doelstellingen (KT)

1. Gedachtewisseling en het overleg over het onderzoek naar vervoer en mobiliteit levendig houden
Basisidee: *Ondersteuning transport- en mobiliteitsonderzoek op LT en geven van een strategisch inzicht*
 - Op basis van toekomstvisie voor de sector en kennis van de toekomst: aanbevelingen van onderzoekers voor de strategische oriëntatie van onderzoeksprogramma's
 - Bepalen van noodzakelijke bekwamheden in de toekomst: bijdragen aan definitie van opleidingen van toekomstig onderzoeker
 - Platform als doorgeefluik van ideeën / aanbevelingen: stimuleren van dialoog tussen onderzoekswereld en beleidsmakers
 - Uitstippelen van een actieplan

Visievorming

Stimulatie dialoog onderzoekswereld - beleidsmakers

Promotie

Informatieve-
strekking

Netwerk /
doorgeefluik

Raadgeving

2. Het nationaal en internationaal ondersteunen van het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek
Verspreiden van wetenschappelijke studies: naast Belgisch ook op internationaal niveau
 - Platform als forum voor promotie van onderzoek in België
 - Versterken van internationale reputatie van België en onderzoekers

3. De onderzoeksresultaten toegankelijker maken
 - Het opzetten van een website
 - Het ontwikkelen van een databank

Specifieke doelstellingen (LT)

4. Samenstelling vergemakkelijken van multidisciplinaire ploegen
 - Katalysator bij opzetten van partnerships / onderzoeksteams
 - Netwerkfunctie
 - Belgische onderzoekers onderling
 - Belgische en buitenlandse onderzoekers
 - Bijhouden van een database: dagelijkse opvolgen van
 - alle studies en onderzoeken, oa. info over domeinen waarin de teams deskundig zijn
 - aanbestedingen en oproepen voor kandidaturen voor studies in België en buitenland

5. Gespecialiseerd onderwijs met raad en daad bijstaan
 - Helpen bij het definiëren en oriënteren van de opleidingen
 - Raadgevende rol voor gespecialiseerd onderwijs over vervoer en mobiliteit

Operationele doelstellingen

- Bepalen voorwaarden voor opzetten overlegplatform
- Opvolgen wetenschappelijke en administratieve activiteiten
- Onderzoeksactiviteiten toegankelijk maken
- Informatie-uitwisseling stimuleren
- Bepalen sterke en zwakke punten voor onderzoek naar mobiliteit en vervoer
- Promotie Belgische expertise op internationaal niveau

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw in opdracht van Federaal Wetenschapsbeleid

2

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

Inhoudelijke afbakening BeMoRnet

- Werkvelden BeMoRnet
 - Werkvelden die als disciplines op zich zelf staan, sterk in verband met elkaar staan, maar niet zijn te vatten onder één benaming.
 - Mobiliteit = verplaatsen van personen
 - Transport = verplaatsen van goederen
- Aarverwante disciplines
In welke disciplines vindt er onderzoek plaats dat relevant is voor mobiliteit en transport en daarmee voor BeMoRnet?
 - In het kader van BeMoRnet ligt de focus op mobiliteit en transport. Bij het bepalen van aarverwante disciplines determineren we relevante thema's.
 - De godetermineerde disciplines:
 - Verkeerskunde = verplaatsen van verkeer
 - Planologie = relatie tussen beleid en ruimte
 - Milieu / Energie = relatie tussen mens en omgeving, energiebronnen
 - Economie = beheer schaarste (productiemiddelen en goederen)
 - Gedragswetenschap = menselijk gedrag
 - Recht = rechtsordening van de samenleving
 - ICT = informatie- en communicatie-technologie
 - Complexiteit
 - de verscheidenheid aan disciplines toont de complexiteit aan van wat gerelateerd kan worden aan mobiliteit en transport.
 - Associaties en onderdelen:
 - elke discipline kijkt op een bepaalde manier naar de maatschappij, met bijhorende voornaam associaties.
 - de disciplines bestaan bovendien uit verschillende onderdelen.
 - Thema's
 - Thema's kunnen worden onderzocht vanuit verschillende oogpunten, en kunnen niet worden toegepast op één discipline
 - De aangepaste thema's maken deel uit van BeMoRnet.
 - De lijst met thema's is richtinggevend.
- Modi / soorten vervoer
 - Verscheidene soorten vervoer als onderdeel van BeMoRnet.
- Soort onderzoek
 - "Fundamenteel" onderzoek / Vergelijkend / Conceptueel / Beleidsonderzoek
 - Ontwikkeling van het instrument MOBER (wanneer en hoe toepassen o.d.) = conceptueel onderzoek
 - Bereikbaarheidsindicator = "fundamenteel" onderzoek
 - Haalbaarheidsstudie Langere en Zwaardere Voortuigen (LZV's): beleidsonderzoek
 - Diepte-analyse verkeersonveiligheid: vergelijkend (beoordeling van situaties)
 - Niet: toegepast onderzoek
 - MOBER (mobiliteitsfactoren rapport) = toegepast onderzoek
 - Plan Welton Air-Climat = beleidsplan (omkaderend), geen onderzoek
 - Mobiliteitsplan Vlaanderen = beleidsplan (omkaderend), geen onderzoek

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw in opdracht van Federaal Wetenschapsbeleid

3



4.3.2 Frans

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

Welke organisaties?

- Opdeling naar soort organisaties en naar werkingsniveau, ter afbakening van de opdracht
 - Europa – België – Vlaanderen – Wallonië – Brussels Gewest
 - Overheid – Universiteiten / Kennisinstituten / kennisnetwerken – Belangenorganisaties – Adviesbureaus / private ondernemingen
- Te contacteren organisaties
 - Overheid / Universiteiten
 - Niveau België / Vlaanderen / Wallonië / Brussels Gewest
 - Voor zover bezig met relevant onderzoek
- Buiten scope van de studie
 - Adviesbureaus / private ondernemingen op alle niveaus
 - Belangenorganisaties op alle niveaus
- Samenwerking
 - ‘insteek’ vanuit een bepaalde categorie
 - voorbeeld van categorie-overschrijdende samenwerking
 - Cluster Logistique à Transport – beleid / kennis / belangen en bedrijven, met als belangrijk doel belangenbehartiging van de sector logistiek en transport
 - categorie ‘belangenorganisaties’

Werkwijze

- Eerste instantie: bilaterale contacten
 - ter identificatie van de wenselijke werkingsprincipes
 - aan de hand van thema's
 - § Thema 1 “Onderzoek naar mobiliteit en transport en uw organisatie”
 - § Thema 2 “Lidmaatschap en creatie van meerwaarde”

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

BeMoRnet

Descriptif et raison

Une plateforme de concertation scientifique de la recherche belge en mobilité et transport.

Une plateforme pour relayer les idées et recommandations et permettre

- une orientation stratégique des programmes de recherche
- de stimuler le dialogue entre le monde de la recherche et les acteurs politiques
- de diffuser les études scientifiques à l'échelle nationale et internationale

Une plateforme comme instrument d'une politique de soutien spécifique

- pour renforcer les trois régions et les liens entre elles
- pour une participation accrue des chercheurs belges au niveau européen
- pour une définition efficace des thèmes à traiter par le monde de la recherche
- pour saisir les opportunités qui se présentent

Une plateforme ayant recours à des bases de données / à des inventaires: les bases de données comme 'instrument' stimulant l'échange d'informations et rendant les activités de recherche accessibles.

- Base de données des organes: profil des instances
 - quelles sont les instances actives dans le domaine de la mobilité et du transport?
 - où sont-elles situées?
 - quelles sont les caractéristiques de ces instances?
 -
- Base de données des programmes: profil des recherches
 - quelle est la situation actuelle des recherches en mobilité et transport?
 - quelles sont les recherches menées au niveau régional, fédéral et international?
 - quels sont les moyens de communication utilisés?
 - qui sont les représentants?
 -
- Inventaire des instances internationales
 - quelles sont les instances demandant une délégation belge active?
 - quels sont les lacunes ou manques éventuels?
 -



→ Condition fondamentale: une collaboration entre les différents groupements

Renforcement des positions

- Renforcement des différentes Régions
- Renforcement de la Belgique et des Régions par rapport à l'Europe



BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

Objectifs explicites de BeMoRnet

Série de fonctions et d'objectifs (spécifiques et opérationnels)

- Objectifs spécifiques (CT)
 - Entretien la réflexion et la concertation sur la recherche en transport et mobilité
rôle de base : Soutenir la recherche en mobilité et transport à LT et fournir une vision stratégique
 - Les chercheurs, fort d'une vision de l'avenir du secteur et d'une connaissance des lacunes, pourraient formuler des recommandations quant aux orientations stratégiques des programmes de recherche
 - Définir les compétences futures requises : contribuer à la définition des formations pour les futurs chercheurs
 - Plateforme comme relais d'idées et de recommandations: stimuler le dialogue entre le monde de la recherche et les acteurs des politiques de transport et de mobilité
 - Définition d'un plan d'actions
 - Promouvoir la recherche belge dans le domaine du transport et de la mobilité au niveau national et international
Diffusion des études scientifiques : non seulement au niveau belge, mais aussi au niveau international
 - La plateforme comme forum permettant de promouvoir la recherche dans Belgique
 - Renforcer à l'échelle internationale la renommée de la Belgique et de ses chercheurs
 - Améliorer l'accessibilité des résultats de recherche
 - La création d'un site web
 - La mise au point d'une base de données
- Objectifs spécifiques (LT)
 - Faciliter la mise en place d'équipes pluridisciplinaires
 - Catalyser la mise en place de partenariats et d'équipes de recherche
 - Réseau favorisant la collaboration
 - entre les chercheurs belges
 - entre les chercheurs belges et étrangers
 - Mise à jour d'une base de données : veille permanente
 - de toutes les études et recherches, s.a. info à propos des domaines dans lesquels les équipes possèdent une expertise
 - des appels d'offre et appels à candidature pour des études, et ce au niveau belge et au niveau international
 - Conseiller l'enseignement spécialisé dans le domaine
 - Aider à définir et à orienter les formations
 - Fonction de conseiller pour l'enseignement spécialisé en transport et mobilité
- Objectifs opérationnels
 - La définition des conditions nécessaires à la mise en place d'une plateforme
 - La veille des activités scientifiques et administratives
 - L'amélioration de l'accessibilité de ces activités de recherche
 - La stimulation d'échanges d'informations
 - L'identification des points forts et des lacunes de la recherche en mobilité et transport
 - La promotion de l'expertise belge au niveau international



BeMoRnet
BelgianMobility Research Network

Délimitation du contenu de BeMoRnet

- Champ d'action de BeMoRnet
 - Des champs d'action qui constituent des champs d'action à part entière, qui sont fortement liés, mais auxquels aucun dénominateur commun ne peut être donné
 - Mobilité = le déplacement de personnes
 - Transport = le déplacement de marchandises
- Disciplines connexes
Quelles sont les disciplines qui mènent des recherches pertinentes pour la mobilité et le transport et par conséquent pour BeMoRnet ?
 - BeMoRnet met l'accent sur la mobilité et le transport. Lors de l'identification des disciplines connexes, plusieurs thèmes pertinents ont été identifiés.
 - Les disciplines déterminées:
 - Ingénierie de la circulation = déplacement du trafic
 - Aménagement du territoire = rapport entre la politique et l'espace
 - Environnement / Energie = rapport entre l'homme et son environnement, sources d'énergie
 - Economie = gestion des priorités (moyens de production et marchandises)
 - Science du comportement = comportement humain
 - Droit = organisation juridique de la société
 - ICT = technologie de l'information et de la communication
 - Complexité
 - La diversité des disciplines montre la complexité des sujets pouvant être liés à la mobilité et au transport.
 - Associations et subdivision:
 - chaque discipline regardé la société sous un autre angle, avec les principales associations qui y sont liées.
 - de plus, les disciplines sont constituées de différentes parties.
 - Thèmes
 - Les thèmes peuvent être examinés sous différents angles et ne peuvent être attribués à une seule discipline.
 - Les thèmes identifiés font partie de BeMoRnet.
 - La liste des thèmes est directrice
- Modes / et types de transport
 - Différents modes de transport font partie de BeMoRnet.
- Types de recherche
 - Recherche "fondamentale" / comparative / conceptuelle / politique
 - Développement de l'outil MCBER (p.ex. quand et comment l'appliquer ?) = recherche conceptuelle
 - Indicateurs d'accessibilité = recherche "fondamentale"
 - Etude de faisabilité des Véhicules plus longs et plus lourds (VLL): recherche en vue d'une prise de position politique
 - Etude en profondeur de l'insécurité routière : recherche comparative (appréciation de situations)
 - Pas la recherche appliquée
 - MCBER (= mobilité+effet en rapport =) = recherche appliquée
 - Plan Wallon Air-Climat = programme de politique et d'action (encadré), pas de recherche
 - Mobilité+plan Vlaanderen = programme de politique et d'action (encadré), pas de recherche



Centre de Recherches Routières pour le compte de Politique Scientifique Fédérale



3

BeMoRnet
BelgianMobility Research Network

Quels organismes?

- Subdivision selon le type d'organisme et le niveau de fonctionnement, afin de délimiter la mission
 - Europe – Belgique – Flandre – Wallonie – Région bruxelloise
 - Pouvoirs publics – Universités / Centres de ressources en connaissance / Réseaux de ressources en connaissance – Groupements d'intérêts – Firmes de conseil / sociétés privées
- Organisations à contacter
 - Pouvoirs publics / Universités ...
 - Niveau belge / flamand / wallon / bruxellois
 - Dans la mesure où ils mènent une recherche pertinente
- En dehors du scope de l'étude
 - Sociétés de conseil / sociétés privées à tous les niveaux
 - Groupements d'intérêts à tous les niveaux
- Collaboration
 - "approche" à partir d'une certaine catégorie
 - exemple d'une collaboration dépassant les frontières d'une catégorie
 - Cluster Logistique à Transport = politiques / expertises / intérêts et sociétés, ayant pour but principal de représenter les intérêts du secteur de la logistique et du transport
-> catégorie "groupements d'intérêts"

Mode de travail

- Dans un premier temps : des contacts bilatéraux
 - Afin d'identifier les principes de fonctionnement souhaités
 - Sur base des thèmes
 - § Thème 1 "La recherche en mobilité et transport menée par votre organisme"
 - § Thème 2 "L'affiliation et la création d'une valeur ajoutée"



Centre de Recherches Routières pour le compte de Politique Scientifique Fédérale



4



BeMoR net

Belgian Mobility Research network

Wanda DEBAUCHE
Hinko VAN GEELEN

Inleiding

Haalbaarheidsstudie BeMoR net

Project BeMoR net
"Haalbaarheidsstudie naar een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek"

- Duur project: 14 maanden
- Opdrachtgever

POLITIQUE SCIENTIFIQUE FEDERALE

• Opdrachthouder
CRR
OCW

• Betrokken personen
Wanda DEBAUCHE
Hinko VAN GEELEN

Doelstellingen

Haalbaarheidsstudie BeMoR net

Specifieke doelstellingen (kt, lt)
Operationele doelstellingen

1. Gedachtewisseling en het overleg over het onderzoek naar vervoer en mobiliteit levendig houden

Basisidee: Ondersteuning transport- en mobiliteitsonderzoek op LT en geven van een strategisch inzicht

- Op basis van toekomstvisie voor de sector en kennis van de tekortkomingen: aanbevelingen van onderzoekers voor de strategische oriëntatie van onderzoeksprogramma's
- Stimulatie dialoog onderzoekswereld – beleidsmakers
- Bepalen van noodzakelijke bekwaamheden in de toekomst: bijdragen aan definitie van opleidingen van toekomstig onderzoeker
- Platform als doorgeeftuk van ideeën / aanbevelingen: stimuleren van dialoog tussen onderzoekswereld en beleidsmakers
- Uitstippelen van een actieplan

Visievorming Stimulatie dialoog

Doelstellingen

Haalbaarheidsstudie BeMoR net

Specifieke doelstellingen (kt, lt)
Operationele doelstellingen

2. Het nationaal en internationaal onderzoek naar vervoer en mobiliteit levendig houden

Verspreiden van wetenschappelijke studies: naast Belgisch ook op internationaal niveau

- Platform als forum voor promotie van onderzoek in België
- Versterken van internationale reputatie van België en onderzoekers

Promotie

3. De onderzoeksresultaten toegankelijker maken

- Het opzetten van een website
- Het ontwikkelen van een databank

Informatieverstrekking

Doelstellingen

Haalbaarheidsstudie BeMoR net

Specifieke doelstellingen (kt, lt)
Operationele doelstellingen

4. Samenstelling vergemakkelijken van multidisciplinaire ploegen

- Katalysator bij opzetten van partnerships / onderzoeksteams
- Netwerkfunctie
 - Belgische onderzoekers onderling
 - Belgische en buitenlandse onderzoekers
- Bijhouden van een database: (dagelijks) opvolgen van
 - Alle studies en onderzoeken, oa. Info over domeinen waarin de teams deskundig zijn
 - Aanbestedingen en oproepen voor kandidaturen voor studies in België en buitenland

Netwerk / Doorgeeftuk

5. Gespecialiseerd onderwijs met raad en daad bijstaan

- Helpen bij het definiëren en oriënteren van de opleidingen
 - Raadgevende rol voor gespecialiseerd onderwijs over vervoer en mobiliteit

Raadgeving

Doelstellingen

Haalbaarheidsstudie BeMoR net

Specifieke doelstellingen (kt, lt)
Operationele doelstellingen

- Bepalingen voorwaarden voor opzetten overlegplatform
- Opvolgen wetenschappelijke en administratieve activiteiten
- Onderzoeksactiviteiten toegankelijk maken
- Informatie-uitwisseling stimuleren
- Bepalen sterke en zwakke punten voor onderzoek naar mobiliteit en vervoer
- Promotie Belgische expertise op internationaal niveau



Haalbaarheidsstudie BeMoR net

Opvolgingscomité

SAMENSTELLING : vanuit verschillende invalshoeken

- Mobiliteit
- Economie
- Innovatie

POD Wetenschapsbeleid
FOD Mobiliteit en Vervoer
FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie
POD Duurzame Ontwikkeling
FPB Federaal planbureau

Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Departement Economie, Wetenschap en Innovatie

Ministère de la Région Wallonne
Ministère de l'Équipement et des Transports

Mobiel Brussel

CRR
OCW

Haalbaarheidsstudie BeMoR net

Schema C Organisaties

Welke organisaties te betrekken in het kader van BeMoR net?

Opdeling ter afbakening van de opdracht

- Werkingniveau: Europa, België, Vlaanderen, Wallonië, Brussel

Zie schema C (formaat A3)

- Soort organisatie: Overheid, Universiteiten / Kennisinstituten / Kennisnetwerken, Belangenorganisaties, Adviesbureaus / private ondernemingen

Te contacteren organisaties

- Overheid / Universiteiten
- Niveau België / Vlaanderen / Wallonië / Brussels Gewest
- Voor zover bezig met relevant onderzoek → zie ook uitleg bij schema D

Buiten scope van de studie: Belangenorganisaties / adviesbureaus / private ondernemingen op alle niveaus

Samenwerking tussen verschillende categorieën organisaties

- "insteek" vanuit een bepaalde categorie
- voorbeeld van categorie-overschrijvende samenwerking: Cluster Logistiek & Transport = beleid / kennis / belangen en bedrijven, met als belangrijk doel belangenbehartiging van de sector logistiek en transport categorie "belangenorganisaties"

CRR
OCW

Haalbaarheidsstudie BeMoR net

Schema D Inhoudelijke afbakening

Begrippen: geen eenduidige definitie

Keuze van begrippen: in functie van

- evolutie / ontwikkeling in de tijd
- voornaamste associaties

Werkvelden BeMoR net

- Werkvelden die als disciplines op zich zelf staan, sterk in verband met elkaar, maar niet volledig te vatten onder één benaming

Mobiliteit = verplaatsen van personen

Transport = verplaatsen van goederen

+ aanverwante disciplines

Onderzoek dat relevant is voor mobiliteit en transport en daarmee voor BeMoR net

Zie schema D (formaat A3)

CRR
OCW

Haalbaarheidsstudie BeMoR net

Schema D Inhoudelijke afbakening

Modi / soorten vervoer

- Verscheidene soorten vervoer onderdeel van BeMoR net

Zie schema D (formaat A3)

Soort onderzoek

Fundamenteel onderzoek / Vergelijkend onderzoek / Conceptueel / Beleidsonderzoek

- Ontwikkeling van het instrument MOBER (wanneer en hoe toepassen e.d.) = conceptueel onderzoek
- Bereikbaarheidsindicatoren = fundamenteel onderzoek
- Haalbaarheidsstudie Langere en Zwaardere Voertuigen (LZV's): beleidsonderzoek
- Diepte-analyse verkeersveiligheid, vergelijkend (beoordeling van situaties)

Toegepast onderzoek: niet binnen BeMoR net

- MOBER (mobiliteitseffecten rapport) = toegepast onderzoek
- Beleidsplannen – niet binnen BeMoR net (maar wel: het onderzoek dat er aan ten grondslag ligt)
- Plan Wallon Air-Climat = beleidsplan (omkaderend), geen onderzoek
- Mobiliteitsplan Vlaanderen = beleidsplan (omkaderend), geen onderzoek

Twee aanvullende selectiecriteria

- objectiviteit moet gewaarborgd zijn
- organisatie moet primair gericht zijn op het doen van onderzoek

CRR
OCW

Haalbaarheidsstudie BeMoR net

Schema E t/m G

Zie schema E, F en G (formaat A4)

Schema E Overheid

- Beleidsvoorbereidend: wel in BeMoR net (relevant onderzoek)
- Beleidsuitvoerende: niet in BeMoR net

Schema F Universiteiten / Kennis (Instituten / netwerk)

- Onderzoek
- wel in BeMoR net, verschillende entiteiten

Schema G Belangenorganisaties

- Adviserend
- niet in BeMoR net, vanwege
 1. waarborg objectiviteit
 2. primair niet op onderzoek gericht

Voorlopige afbakening BeMoR net

CRR
OCW



4.4 Bijlage vier: gestandaardiseerde vragenlijst

4.4.1 Nederlands

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

Interview
Datum:
Persoon:

Thema 1 Onderzoek naar mobiliteit en transport en uw organisatie

Onderzoek naar mobiliteit en transport wordt uitgevoerd op zeer uiteenlopende onderwerpen. Door zijn uitgebreidheid gaat het om een complexe materie, die tot samenwerking uitnodigt. Aan de hand van gerichte vragen willen wij tot een groter inzicht komen met betrekking tot uw organisatie in relatie tot onderzoek naar mobiliteit en transport.

Veel soorten organisaties houden zich bezig met transport en mobiliteit, zowel in de publieke als private sector. Elke organisatie ziet een bepaalde taak binnen het vakgebied voor zich. Een voorbeeld van taakindeling is de relatie tot effectief beleid; beleidsvoorbereidend, beleidsuitvoerend, beleidsondersteunend (onderzoek), beleidsadviserend (opinie, belangenbehartigend, ...). Een duidelijk beeld van elke organisatie is nodig om de mogelijkheden van een ieder ten volle te kunnen benutten en waarborgen.

Elementen die we aan bod laten komen:

- (1) onderwerpen en programma's
- (2) samenwerking
- (3) link met het beleid
- (4) communicatiemiddelen
- (5) afdelingen

Zie schema
D Inhoudelijke afbakening

1. Onderwerpen / programma's

- o Met welke onderzoeksonderwerpen en programma's met betrekking tot mobiliteit en transport houdt uw organisatie zich bezig?

- Mobiliteit = verplaatsen van personen
- Transport = verplaatsen van goederen
- Verkeerskunde = verplaatsen van verkeer
- Planologie = relatie tussen beleid en ruimte
- Milieu / Energie = relatie tussen mens en omgeving, energiebronnen
- Economie = beheer schaarste (productiemiddelen en goederen)
- Gedragwetenschap = menselijk gedrag
- Recht = rechtsordening van de samenleving
- ICT = informatie- en communicatietechnologie
-

- o Op welk soort onderzoek ligt de focus?
(wetenschappelijk / fundamenteel / vergelijkend – toegepast onderzoek)
(verkeersmodus)

- o Wat is de rol van uw organisatie bij het onderzoek?
Het gaat om de rol van de organisatie (personen komen verderop aan bod)

- Financieren
- Afbakenen van uit te voeren onderzoek
- Zelf uitvoeren van onderzoek
- Begeleiden bij onderzoek
- Evalueren van onderzoeksresultaten
-

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

- o In hoeverre zijn de onderzoeken opiniërend of ondersteunend aan belangenbehartiging?
- o Op welke onderwerpen gaat (of wil) uw organisatie zich toelagen (kt / mt / tt)?
Mogelijke uitbreiding t.o.v. huidige situatie?
- o Geeft uw organisatie invulling aan onderzoeksvragen op Europees vlak?
- o Bestaat er gebundelde informatie over de onderwerpen en programma's (bv. lijsten, fiches, ...)?
- o Welke periode bestrijkt het relevant onderzoek van uw organisatie dat digitaal ter beschikking zou kunnen worden gesteld?

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

2. Samenwerking

- o Bestaat er samenwerking tussen uw organisatie en andere instellingen op het vlak van onderzoek? Zo ja, in welke vorm?
- o Doet zich dit structureel of incidenteel voor?
- o Hoe komt de samenwerking doorgaans tot stand?
- o In hoeverre bestaat er samenwerking met de andere gewesten?
- o Hoe staat het met het inzicht / overzicht over onderzoeken in de andere gewesten?



BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

3. Link met beleid

- o Wat is het beleidskader (beleidsplannen) waarbinnen het onderzoek zich afspeelt?
- o Hoe beoordeelt u / uw organisatie de dialoog tussen de onderzoekswereld en de beleidsmakers?
- o Levert uw organisatie rechtstreeks input voor beleidsplannen van de overheid?
- o Wat zijn de belangrijkste knelpunten of gemiste opportuniteiten met betrekking tot de dialoog tussen de onderzoekswereld en de beleidsmakers?

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

4. Communicatiemiddelen

- o Wat zijn de belangrijkste communicatiemiddelen met betrekking tot het mobiliteits- en transportonderzoek van uw organisatie?

Zie schema
C Organisaties

5. Afdelingen / onderzoekscellen / vertegenwoordigers / contactpersonen

- o Welke relevante afdelingen / onderzoekscellen maken deel uit van uw organisatie?
- o Welke personen zijn hiervan de verantwoordelijken?
- o Wie zijn de contactpersonen van deze afdelingen / onderzoekscellen?
- o Wie bepaalt de oriëntatie van de onderzoeken (en hoe)?

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

Thema 2 Lidmaatschap en creatie van meerwaarde

Het functioneren van een platform staat of valt bij de interesse van de organisaties. Het is de uitdaging om een meerwaarde te creëren voor participerende leden. Immers, het is de opzet van het platform om te werken met lidmaatschappen. Voor elk lid is het van belang dat er sprake is van toegevoegde waarde. Het nut moet dan ook de verplichtingen overschrijden.

Bij dit thema zijn volgende aspecten van belang:

- (1) verwachtingen en noden
- (2) voorwaarden voor toetreding
- (3) meerwaarden
- (4) toegangscriteria databanken
- (5) andere platformen

1. Verwachtingen en noden

- o Hoe kijkt uw organisatie aan tegen het opzetten van het platform BeMoRnet?
- o Wat verwacht uw organisatie van een platform voor onderzoek inzake mobiliteit en transport?
- o Wat zijn noodzakelijke elementen waarmee in het kader van het platform BeMoRnet rekening moet worden gehouden?
 - terminologie
 - opzoekingsmogelijkheden
 - opdeling in categorieën
 - output (vormgeving, ...)
 - uitbreidbaarheid van het platform (bv. naar private organisaties)
 -
 - Specifieke voorstellen?

2. Voorwaarden voor toetreding

- o Welke voorwaarden voor toetreding zijn voor uw organisatie acceptabel?
 - Participatie in de kosten
 - Aan te leveren informatie (bv. formaat / uploaden / downloaden)
 - Selectie van studies/onderzoeken
 - Workload (input van de organisatie)
 - Soort leden
 -
- o Welke voorwaarden voor toetreding zijn voor uw organisatie niet acceptabel?



BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

3. Meerwaarden

Het platform streeft ernaar een meerwaarde te betekenen voor elk lid. Dit komt expliciet naar voren in de doelstellingen die ten grondslag liggen aan het project.

- o Welke van volgende meerwaarden inherent aan het platform zijn voor uw organisatie van belang?
 - de kennisuitwisseling (ook gewestgrens overschrijdend)
 - voorkoming eenzijdige gerichtheid op basis van taal (bv. Vlaanderen op Nederland of Wallonië op Frankrijk)
 - volledig overzicht met betrekking tot onderzoeksthema's
 - volledig overzicht met betrekking tot organisaties en personen binnen organisaties (aanspreekpunten / karaktersistieken / interesse / samenwerkingsverbanden)
 - de voorkoming van overlap
 - meertaligheid

- o Welke mogelijkheden zijn interessant voor het toekomstige platform?

Thema's

- organisatie van thematische gesprekken op een digitaal forum ('discussie over topics')
- betrekken van de niet-wetenschappers bij bepaalde thema's ('inspraak')
- ondersteuning bij opzoekingswerk
-

Financiën

- kortingen op brochures / documenten / publicaties
- kortingen op deelname bij studiedagen
- kortingen bij bezoeken / studietoelzen
- prijs voor innovatie en samenwerking
-

Informatie

- uitwisselen van informatie ('pikbord', bv. over onderzoeksonderwerpen, personalia, taalkwesties inzake mobiliteit en transport...)
- oproepen voor vertegenwoordiging bij Europese instanties
- een periodieke digitale nieuwsbrief (bv. 2 of 3-maandelijks)
- contactpunt voor informatie over het platform
- mogelijkheid tot publicatie van fiches (uploaden van samenvattingen studies)
- mogelijkheid tot updaten van gegevens over organisatie
 - top-down informatie over mobiliteit en transport (bv. wijzigend of nieuw beleid)
- informatie over studiedagen / congressen / symposia / lezingen (samenvattingen / fiches)
- overzichten (pers, vacature, reorganisatie)
- vacature overzicht
- toegang databank
-



Opzoekingscentrum
voor de Wegenbouw

in opdracht van Federaal Wetenschapsbeleid



11

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

4. Toegangs criteria databanken

- o Welke elementen van de databanken worden volgens uw organisatie best openbaar gehouden ('open source' databanken)?

- o Welke elementen werken best met een wachtwoord?

5. Andere platformen

- o Heeft u / uw organisatie kennis van een ander platform?

- o Is uw organisatie lid van een ander platform? Zo ja, welk platform?

- o Zo ja, welk doel streeft het platform (en uw organisatie als lid daarvan) na?

- o Zo nee, kunt u aangeven waarom uw organisatie geen lid is van een platform?

Opmerkingen?

Vriendelijk dank voor de informatie!



Opzoekingscentrum
voor de Wegenbouw

in opdracht van Federaal Wetenschapsbeleid



12



4.4.2 Frans

BeMoFnet
Belgian Mobility Research Network

Interview

Date :
Personne :

Thème 1 La recherche en mobilité et transport menée par votre organisme

La recherche en mobilité et transport couvre des sujets très variés. Etant donné sa diversité, il s'agit d'une matière complexe, qui invite à la collaboration. Grâce à des questions ciblées, nous souhaiterions acquérir une connaissance plus pointue du lien que votre organisme entretient avec la recherche en mobilité et transport.

Divers types d'organismes sont actifs dans le domaine du transport et de la mobilité, et ce tant dans le secteur public que le secteur privé. Chaque organisme estime avoir une mission à remplir dans le susdit domaine. Le lien avec la politique effectivement mise en place constitue un exemple de la répartition des tâches : préparation, exécution, soutien (recherche), conseil (opinions, défense d'intérêts, ...) de la politique à mettre en place. Il convient d'avoir une vision claire et nette sur chaque organisme, afin d'utiliser et garantir pleinement ses potentialités.

Éléments que nous traiterons:

- (1) sujets et programmes
- (2) collaboration
- (3) lien avec la politique
- (4) moyens de communication
- (5) divisions

Voir schéma
D Délimitation du contenu

1. Sujets / programmes

- o Quels sont les sujets de recherche et programmes dans le domaine de la mobilité et du transport étudiés par votre organisme?
 - Mobilité = déplacement de personnes
 - Transport = déplacement de marchandises
 - Ingénierie de la circulation = déplacement de flux de trafic
 - Science de l'aménagement du territoire = rapport entre la politique et l'espace
 - Environnement/ Énergie = rapport entre l'homme et son environnement, sources d'énergie
 - Économie = gestion de pénuries (moyens de production et Marchandises)
 - Science du comportementale = comportement humain
 - Droit = structure juridique de la société
 - ICT = technologie de l'information et de la communication
 -
- o Sur quel type de recherche mettez-vous l'accent?
(scientifique / fondamentale / comparative – appliquée)
(mode de transport)
- o Quel est le rôle que votre organisme joue dans la recherche?
Il s'agit du rôle de l'organisme (la question des personnes sera abordée plus loin)
 - Financer
 - Délimiter la recherche à mener
 - Mener de la recherche
 - Guider la recherche
 - Évaluer les résultats de la recherche
 -

BeMoFnet
Belgian Mobility Research Network

- o Dans quelle mesure les recherches servent-elles à défendre une opinion ou des intérêts?
- o Quels sont les sujets auxquels votre organisme (voudrait) se consacrer (r) (a / m / t) ?
Extension éventuelle par rapport à la situation actuelle?
- o Votre organisme mène-t-il des recherches dans des domaines pertinents à l'échelle européennes?
- o Existe-t-il une information groupée à propos des sujets et des programmes (p.ex. des listes, des fiches, ...)?
- o Pour quelle période disposez-vous de recherches pertinentes qui pourraient être mises à disposition de façon électronique?

BeMoFnet
Belgian Mobility Research Network

2. Collaboration

- o Votre organisme collabore-t-il avec d'autres instances dans le domaine de la recherche? Si oui, sous quelle forme?
- o Cette collaboration est-elle structurelle ou épisodique?
- o Cette collaboration, de quelle façon se réalise-t-elle?
- o Dans quelle mesure existe-t-il des collaborations avec les autres régions?
- o Qu'en est-il de la connaissance / de l'aperçu des recherches menées dans les autres régions?



BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

3. Lien avec la politique

- o Quel est le cadre politique (plans de la politique à suivre) dans lequel la recherche est menée?

- o Comment décrivez-vous / décrirait votre organisme le dialogue entre le monde de la recherche et les responsables politiques ?

- o Votre organisme fournit-il un input direct pour les plans de politique des pouvoirs politiques?

- o Quels sont les principales contraintes ou opportunités manquées dans le cadre du dialogue entre le monde de la recherche et les acteurs de la politique?

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

4. Moyens de communication

- o Quels sont les principaux moyens de communication utilisés pour diffuser les informations relatives à la recherche en mobilité et transport menée par votre organisme?

Voir schéma
C Organisations

5. Divisions / cellules de recherche / représentants / personnes de contact

- o Quelles sont les divisions pertinentes faisant partie de votre organisme?

- o Qui sont les personnes en charge?

- o Qui sont les personnes de contact des ces divisions / de ces cellules de recherche?

- o Qui définit l'orientation des recherches (et comment)?

BeMoRnet
Belgian Mobility Research Network

Theme 2 Affiliation et creation d'une valeur ajoutée

Le fonctionnement d'une plateforme est tributaire de l'intérêt témoigné par les organismes. Dès lors, il importe de créer une plus-value pour les membres qui participent. La plateforme a un effet l'incitation de fonctionner sur base d'affiliations. Pour les membres il est important que la plateforme constitue une valeur ajoutée. L'effet doit être supérieure aux obligations.

Dans ce contexte, les aspects suivants sont importants:

- (1) attentes et besoins
- (2) conditions d'adhésion
- (3) valeur ajoutée
- (4) critères d'accès aux bases de données
- (5) autres plates-formes

1. Attentes et besoins

- o Que pensez-vous de la création de la plateforme BeMoRnet?

- o Qu'attend votre organisme d'une plateforme de la recherche en mobilité et transport?

- o Quels sont les éléments essentiels dont il faut tenir compte dans le cadre de la plateforme BeMoRnet?
 - terminologie
 - possibilités de recherche
 - subdivision en catégories
 - résultats (mise en forme, ...)
 - accès à la plateforme (p.ex. avec des organisations privées)
 -
 - Propositions spécifiques ?

2. Conditions d'adhésion

- o Quelles conditions d'adhésion seraient acceptables pour votre organisme?
 - Participation aux frais,
 - Information à fournir (p. ex. formal / chargé / Minderhaar)
 - Sélection d'études de recherches
 - Charge de travail (informations à fournir par l'organisation)
 - Type de membres
 -

- o Quelles conditions d'adhésion ne seraient pas acceptables pour votre organisme?



BelMoFinet
Belgian Mobility Research Network

3. Valeur ajoutée

La plateforme se veut d'être une valeur ajoutée pour chacun de ses membres. Quel ressort notamment des objectifs qui sont à la base de ce projet ?

- Lesquelles des plus-values inhérentes à la plateforme et mentionnées ci-dessous sont importantes pour votre organisme ?

- l'échange d'expertise (également au-delà des régions)
- éviter d'être localisé uniquement sur des régions où l'on parle la même langue (p.ex. la Flandre sur les Pays-Bas ou la Wallonie sur la France)
- disposer d'une vue globale des thèmes de recherche
- disposer d'une vue globale des organismes et des personnes au sein de ces organismes (point de contact / caractéristiques / intérêts / groupements)
- éviter le double emploi
- le multilinguisme

- Quelles sont les possibilités qui s'offrent à la future plateforme?

Thèmes

- organisation de discussions thématiques sur un forum virtuel ('discussion sur des sujets')
- associer des non scientifiques à certains thèmes (participation)
- aide à la recherche
-

Finances

- réduction sur des brochures / documents / publications
- réduction sur la participation à des journées d'études
- réduction sur des visites / voyages d'étude
- pitte de l'innovation et de la collaboration
-

Information

- échange d'informations (tableau d'affichage, p.ex. sur des sujets de recherche, occasions, questions de linguistique dans le domaine de la mobilité et du transport...)
- appels à candidature auprès d'instituts européens
- un bulletin d'information digital périodique (p.ex. tous les 2 ou 3 mois)
- point de contact pour obtenir des informations au sujet de la plateforme
- possibilité de publication de fiches (chargement de résumés d'études)
- possibilité de mise à jour de données relatives à l'organisme
- informations top-down en matière de mobilité et de transport (changements ou nouveautés au niveau de la politique menée)
- informations au sujet de journées d'études / de congrès / de symposiums / de colloques (résumés / fiches)
- appels (openings, postes vacants, réorganisations)
- appel à des postes vacants
- accès à la base de données
-

BelMoFinet
Belgian Mobility Research Network

4. Critères d'accès aux bases de données

- Quels sont les éléments des bases de données qui, selon votre organisme, devraient être publics (bases de données 'open source')?

- Quels sont les éléments qui devraient de préférence être accessibles au moyen d'un mot de passe?

5. Autres plates-formes

- Votre organisme (ou vous-même) est-il au courant de l'existence d'une autre plateforme?

- Votre organisme, est-elle membre d'une autre plateforme? Dans l'affirmative, de quelle plateforme?

- Dans l'affirmative, quel est le but poursuivi par la plateforme (et par votre organisation en tant que membre)?

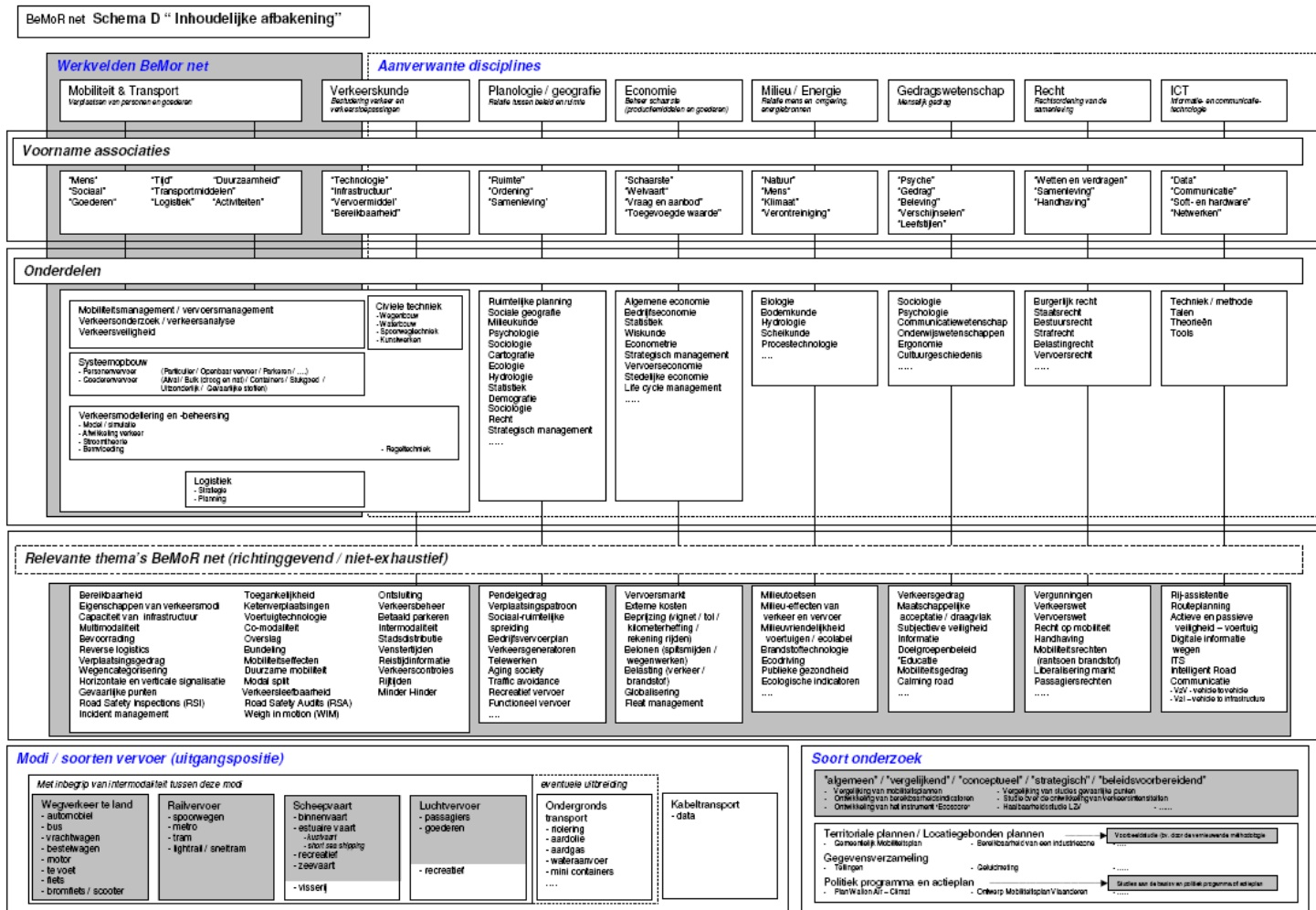
- Dans la négative, pourquoi pas?

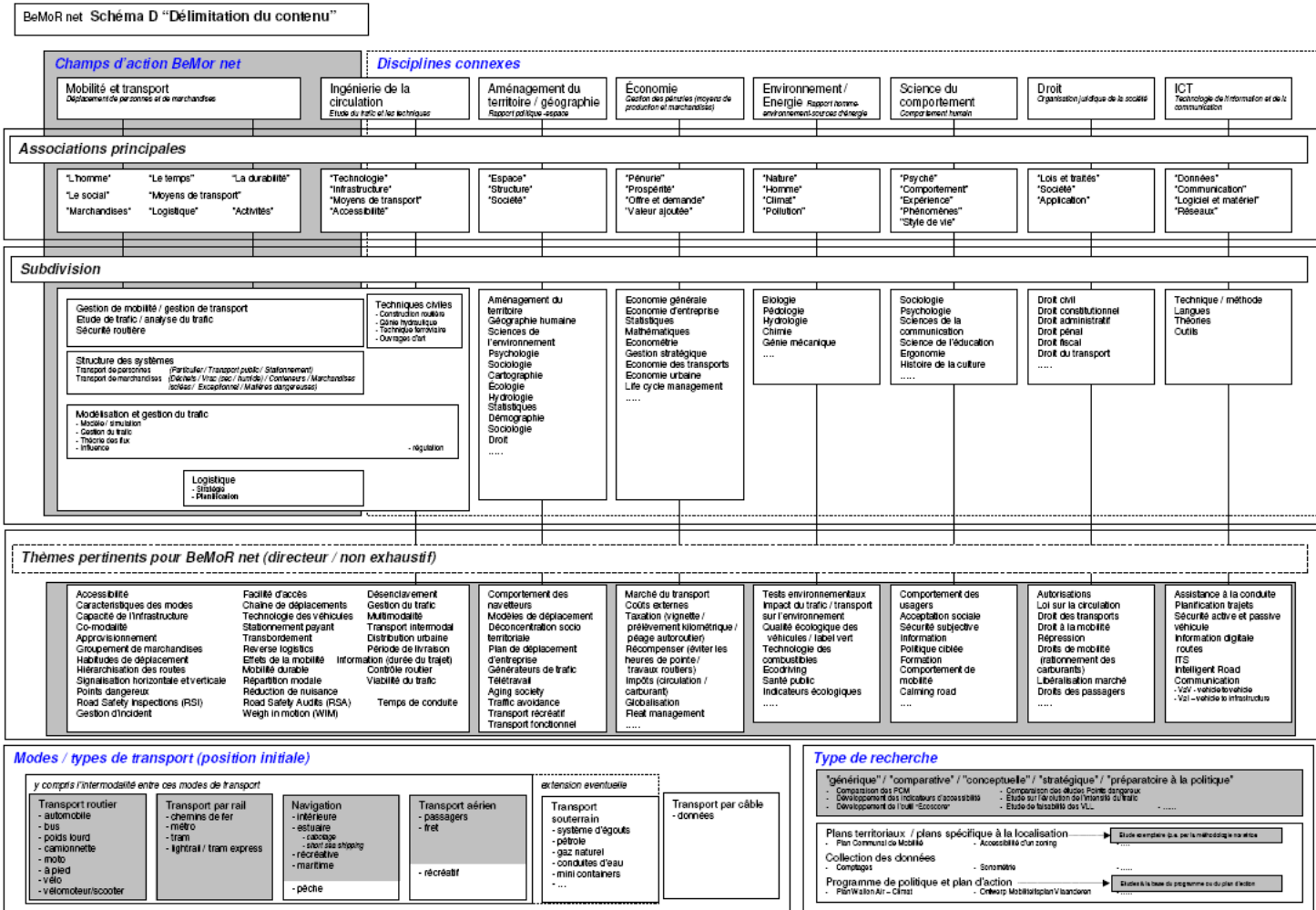
Remarques?

Merci de nous avoir fourni ces informations!



4.6 Bijlage zes: schema Inhoudelijke afbakening







4.7 Bijlage zeven: schema's organisaties

BeMor.net Schema C "Organisaties"	Overheid Nadruk op beleidsvoorbereiding Nadruk op beleidsuitvoering 1	Universiteiten / kennisinstutten / kennisinnetwerken / hogescholen / scholen Nadruk op (beleids-)onderzoek 2	Belangenorganisaties, vzw,... Nadruk op beleidsadvisering 3	Adviesbureaus, private ondernemingen Nadruk op beleidsadvisering 4
Europa / wereld A	Europese Unie / 1.1	- Samenwerkingsverbanden tussen universiteiten / onderzoeksinstellingen 2.1	Actief op niveau van Europa / wereld 3.1	Actief op niveau van Europa / wereld 4.1
België B	relevante domeinen - Ministeries federaal / programmatorisch - Overleggroepen 1.2	- Vervoersaanbieder - Beheerder infra- structuur 1.3	- Samenwerkingsverbanden tussen universiteiten / onderzoeksinstellingen 2.2	Actief op niveau van België 4.2
Vlaams Gewest C	relevante domeinen - Ministeries / departement - Instellingen van openbaar nut 1.4	Verzelfstandigde agentschappen - IVA - EVA 1.5	- Universiteiten (faculteiten) - Onderzoeksinstellingen - Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek - Samenwerkingsverbanden tussen universiteiten / onderzoeksinstellingen 2.3	Actief op niveau van Vlaanderen 4.3
	Provincies / Steden en gemeenten / Intercommunales / Politiezones 1.6	Scholen 2.4	Actief op regionaal of lokaal niveau 3.4	Actief op regionaal of lokaal niveau 4.4
Waal's Gewest D	relevante domeinen - Ministeries / directies / divisies 1.7	- Universiteiten (faculteiten) - Onderzoeksinstellingen - Samenwerkingsverbanden tussen universiteiten / onderzoeksinstellingen 2.5	Actief op niveau van Wallonië 3.5	Actief op niveau van Wallonië 4.5
	OIP (Organisations d' Intérêt Public) 1.8			
	Provincies / Steden en gemeenten / Intercommunales / Politiezones 1.9	Scholen 2.6	Actief op regionaal of lokaal niveau 3.6	Actief op regionaal of lokaal niveau 4.6
Brussels Gewest E	relevante domeinen - Ministerie / bestuur / directies 1.10	- Universiteiten (faculteiten) - Onderzoeksinstellingen - Samenwerkingsverbanden tussen universiteiten / onderzoeksinstellingen 2.7	Actief op niveau van gewest Brussel 3.7	Actief op niveau van gewest Brussel 4.7
	ION (Instellingen van Openbaar Nut) 1.11			
	Stad Brussel en overige gemeenten / Intercommunales / Politiezones 1.12	Scholen 2.8	Actief op lokaal niveau 3.8	Actief op lokaal niveau 4.8

Twee aanvullende selectiecriteria mbt organisaties:
1 objectiviteit moet gewaarborgd zijn
2 organisatie moet primair gericht zijn op het doen van onderzoek





BeMoRnet Schema E Overheid	
Europa / wereld	<ul style="list-style-type: none"> - European Union DG Research and Technical Development DG Energy and Transport - Framework Programmes for Research and Technical Development (FP) FP7: 7th Research Programme Framework 2007-2013 - COST (European Cooperation in the field of Scientific and Technical Research) - COST TUD – Transport and Urban Development - ERA European Research Area - ENI – ERA-NET Transport - ITF / FIT (2006) International Transport Forum (51 ECMT Members + Associate Members) (1953) ECMT / CEMT – European Conference of Ministers of Transport (1961) OECD/OECD Organisation for Economic Co-operation and Development - BENELUX (1958) Economische Unie van België, Nederland en Luxemburg <p style="text-align: right;">1.1</p>
België	<p><i>Overheid – nadruk op beleidsvoorbereidend</i></p> <p>Organisaties</p> <ul style="list-style-type: none"> - POD Wetenschapsbeleid (opdrachtgever BeMoRnet + lid opvolgingscomité) - FOD Mobiliteit en Vervoer (lid opvolgingscomité) - FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie (lid opvolgingscomité) - POD Duurzame Ontwikkeling (lid opvolgingscomité) - Federaal Planbureau (lid opvolgingscomité) <p style="text-align: right;">1.2</p> <p>Overlegstructuren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interministeriële Conferenties <ul style="list-style-type: none"> - ICMT Interministeriële conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en telecommunicatie - IMCWB Interministeriële conferentie voor wetenschapsbeleid - ICL Interministeriële conferentie leefmilieu - ENOVER Interministeriële conferentie economie en energie - CFS Commissie "Federale Samenwerking" - CIS Commissie "Internationale Samenwerking" - FCV Federale Commissie Verkeersveiligheid - ICV Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid - FRDO Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling - ICDO Interdepartementale Commissie Duurzame Ontwikkeling - CIS-TRANS Commissie Internationale samenwerking transport <p style="text-align: right;">1.3</p>
	<p><i>Overheid – nadruk op beleidsuitvoerend</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - NMBS Exploitant personen- en goederenvervoer - Infrabel Infrastructuurbeheerder - Brussels Airport ("Zaventem") - Federale politie - Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (voorheen NIS – Nationaal Instituut voor de Statistiek) <p style="text-align: right;">1.4</p> <p>Overlegstructuren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oriëntatiecomité – NMBS / De Lijn / TEC / MIVB <p style="text-align: right;">1.5</p>
Vlaams Gewest	<p>Organisaties</p> <ul style="list-style-type: none"> - MOW Departement Mobiliteit en Openbare Werken <ul style="list-style-type: none"> - Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (lid opvolgingscomité) - Afdeling Algemeen Beleid - Afdeling Haven en Waterbeleid - Verkeerscentrum - EWI Departement Economie, Wetenschap en Innovatie <ul style="list-style-type: none"> - Afdeling Valorisatie en Industriebelad (lid opvolgingscomité) - Afdeling Beleidsondersteuning en Academisch Beleid - Studiedienst en Prospectief Beleid - LNE Departement Leefmilieu, Natuur en Energie <ul style="list-style-type: none"> - Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid - RWO Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed - VITO Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek - WIT Instituut voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (NCP – Vlaams Contactpunt Europese Programma's) - SVR Studiedienst Vlaamse Regering <p style="text-align: right;">1.6</p> <p>Overlegstructuren</p> <ul style="list-style-type: none"> - VFV Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid - AVGG Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen - Taskforce Mobiliteitsconvenantbeleid <p style="text-align: right;">1.7</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Agentschap Wegen en Verkeer - Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust - VVM (Vlaamse Vervoermaatschappij) De Lijn - NV De Scheepvaart - Waterwegen en Zeekanaal nv - Havens - Luchthavens - VLAO Vlaams Agentschap Ondernemen - VME Verkeers- en Mobiliteits Educatief centrum <p style="text-align: right;">1.8</p> <p>Overlegstructuren</p> <ul style="list-style-type: none"> - PCV Provinciale Commissie Verkeersveiligheid - PAC Provinciale Audit Commissie <p style="text-align: right;">1.9</p>
	<p>Organisaties</p> <ul style="list-style-type: none"> - MET Ministère de l'Équipement et des Transports <ul style="list-style-type: none"> - DG des Transports - DG des Autoroutes et des Routes (lid opvolgingscomité) - DG des Voies Hydrauliques - MRW Ministère de la Région Wallonne <ul style="list-style-type: none"> - DG des Technologies, de la Recherche et de l'Énergie (lid opvolgingscomité) - DG des Ressources Naturelles et de l'Environnement - DG de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine <p style="text-align: right;">1.10</p> <p>Overlegstructuren</p> <ul style="list-style-type: none"> - CRAT Commission Régionale de l'Aménagement du Territoire - CWSR Commission Wallonne Régionale de Sécurité Routière <p style="text-align: right;">1.11</p>
<ul style="list-style-type: none"> - SRW TEC (Société Rég. Wal. du Transport - Transport en Commun) - Ports - Centre Perex - Aéroports - IWEPS (Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique) <p style="text-align: right;">1.12</p> <p>Overlegstructuren</p> <ul style="list-style-type: none"> - CPSR Commissions Provinciales de Sécurité Routière <p style="text-align: right;">1.13</p>	
Brussels Gewest	<p>Organisaties</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobil Brussel - BROH Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting - Leefmilieu Brussel – BIM (Brussels Instituut voor Milieubeheer) <p style="text-align: right;">1.14</p> <p>Overlegstructuren</p> <ul style="list-style-type: none"> - CRD Commission Régionale de Développement - CRM Commission Régionale de Mobilité <p style="text-align: right;">1.15</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - MIVB Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel - IWOIB Instituut ter bevordering van het wetenschappelijk onderzoek en Innovatie van Brussel - Haven van Brussel - Mobiris (Mobiliteitscentrum) <p style="text-align: right;">1.16</p>



BeMor net Schema F Universiteiten / Kennis (instiduten/netwerk)			
Europa / wereld	<p>Beleidsonderzoek</p> <ul style="list-style-type: none"> - ECTRI European Conference of Transport Research Institutes - BIVEC/GIBET Benelux Interuniversitaire Groepering van Vervoerseconomisten - EURINEX European Rail Research Network of Excellence - FERST Forum of European Road Safety Research Institutes - FERHL Forum of European National Highway Research Laboratories - JTRC Joint OECD-ECMT Transport Research Centre (2004) - ITM International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility 	2.1	
België	<p>Kennisinstuut</p> <ul style="list-style-type: none"> - OCW / CRR / BRRC Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw - BIVV / IBSR Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid 	2.2	
Vlaams Gewest	<p>Kennisinstuut – onderzoek met een aanzienlijk aandeel op vlak van mobiliteit en transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - IMCB Instituut voor Mobiliteit UHasselt - LOG-IC Onderzoeksinstituut Logistiek PHL - Afdeling Verkeer en Infrastructuur KULeuven - SADL Spatial Applications Division Leuven KULeuven - ETE Energy, Transport and Environment KULeuven - CIB Centrum voor Industrieel Beleid KULeuven - AMRP Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning UGent - ICM Instituut voor Duurzame Mobiliteit UGent - SEG Sociale en Economische Geografie UGent - TPR Departement Transport en Ruimtelijke Economie UA - ITMMA Institute of Transport and Maritime Management/Antwerp (spinoff van Universiteit) - IBBT Interdisciplinair Instituut voor BreedBand Technologie <p>Kennisinstiduten - nadruk op aanverwante disciplines (ruimtelijke ordening / geografie / ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ESAT Departement elektrotechniek KULeuven - ISEG Institute for Social and Economic Geography KULeuven <p>Kennisnetwerk - nadruk op mobiliteit en transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - VSV Vlaamse Stichting Verkeerskunde - VIL Vlaams Instituut voor de Logistiek - VIM Vlaams Instituut voor Mobiliteit <p>Samenwerkingsverbanden – nadruk op mobiliteit en transport: Steunpunten Beleidsrelevant Onderzoek 2007-2011</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steunpunt Goederenstromen - MCW TPR (UA) - Steunpunt Verkeersveiligheid - MCW IMCB (UHasselt) + partners <p>Samenwerkingsverbanden - aanverwante disciplines:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steunpunt Wonen en Ruimte - Steunpunt Buitenlands beleid, toerisme en recreatie - Steunpunt Duurzame Ontwikkeling 	2.3	Schoten
Waals Gewest	<p>Kennisinstiduten – onderzoek met een aanzienlijk aandeel op vlak van mobiliteit en transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pole Risques Faculte Polytechnique de Mons FPMS - CTM Groupe Transport et Mobilité FUCAM - CRT Groupe des Recherches sur les Transports FUNCP - ANAST Architecture Navale – Analyse des Systemes de Transport ULg - CORE Center for Operation Research and Economics - Centre d'Analyse Spatial et Urbaine UCL <p>Kennisinstiduten - nadruk op aanverwante disciplines (ruimtelijke ordening / geografie / ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - CREAT Centre d'Etudes en aménagement du territoire UCL - LEPUR Laboratoire d'Etudes en Planification Urbaine et Rurale ULg - CIRIEC Centre International de Recherches et d'Information sur l'Economie Publique, Sociale et Coopérative ULg - CRAU Centre de Recherche en Aménagement et d'Urbanisme ULg - Multitel <p>Kennisnetwerk (Franstalige universiteiten) – mobiliteit en transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - CPDT Conférence Permanente de Développement Territorial 	2.4	
Brussels Gewest	<p>Kennisinstiduten (Franstaig) – aanzienlijk aandeel onderzoek op vlak van mobiliteit en transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - CESE Centre d'Etudes Economiques et Social de l'Environnement <p>Kennisinstiduten: nadruk op aanverwante disciplines (ruimtelijke ordening / geografie / ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - IGESAT Institut de Gestion de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire ULB - CUIIDE Groupement Universitaire de Développement Urbain et Rural ULB - SMG Service de Mathématiques de la Gestion ULB - TS Traitement des Signaux ULB - CRU Centre de Recherche Urbaine ULB - CES Centre d'études sociologiques FUSL <p>Kennisinstiduten (Nederlandstaig) – aanzienlijk aandeel onderzoek op vlak van mobiliteit en transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - MOSI-T Mathematics, Operational Research, Statistics and Information Systems – Transport & Logistics VUB <p>Kennisinstiduten: nadruk op aanverwante disciplines (ruimtelijke ordening / geografie / ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ETEC Elektrotechniek en Energietechniek VUB - MECH Mechanical Engineering VUB - SOCI-TOR Vakgroep Sociologie, onderzoeksgroep Tempus Omnium Revelat VUB - MEKO Menselijke ecologie VUB - EHG-IWT Industriële Wetenschappen & Technologie Erasmus Hogeschool Brussel 	2.5 2.6 2.7	Indeling naar geografische ligging



BeMor net Schema G Belangenorganisaties, ... (zowel professionele vertegenwoordigingen als openbare instellingen)				
	Focus: mobiliteit (algemeen)	Focus: gebruikers, vervoermiddelen en infrastructuur	Focus op transport en bedrijvigheid	Focus op bewoners / leefmilieu
Europa / wereld	<ul style="list-style-type: none"> <p>3.1</p>	<ul style="list-style-type: none"> - EPF - European Passengers Federation - UIC - Union Internationale des Chemins de Fer - UITP - Union Internationale des Transports Publics - ECF - European Cyclists' Federation - PIANC/AIPCN - Permanent International Commission for Navigation Congresses - EDF - European Disabilities Forum - IFP - International Federation of Pedestrians - CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies - UIRFE - Union of the European Railway Industries - ERRAC - European Rail Research Advisory Council - ETSC - European Transport Safety Council - AIPCR / PIARC - World Road Association / Association Mondiale de la Route - IRF - International Road Federation & EPF - European Union Road Federation (Brussels Programme Centre of IRF) - ERTRAC - European Road Transport Research Advisory - ERTICO ITS - CEDR - Conférence Européenne des Directeurs des Routes - FIA - Fédération Internationale de l'Automobile - ACEA - Association des Constructeurs Européens des Automobiles <p>3.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> - UIRR International Union of combined Road-Rail transport companies - IRU - International Road Transport Union - ERI - European Intermodal Association - ESN - European Shortsea Network <p>3.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> - CCRE - Conseil des Communes et Régions d'Europe - T&E European Federation for Transport and Environment <p>3.4</p>
België	<ul style="list-style-type: none"> <p>3.5</p>	<ul style="list-style-type: none"> - FEBAC vzw Belgische Federatie van de auto- en tweewielertindustrie - ICBvzw - Instituut voor de Autocar en de Autobus - FBAA vzw - Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en reisorganisatoren - GTL - Groupement national des entreprises de Taxis et de voitures de location - CVK / FEVR vzw Ouders van Verongelukte Kinderen - Touring - Fedegon - Fedegon Cijeleiding Bionde Rijpscholen (incl. FAS Federatie van beroepsautodrijvers) - GOCA vzw - Groepering van enkele ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs - RFB - Road Federation Belgium - Telematics vzw - Taxistop vzw* - BWR / ABR vzw - Belgische Wagenvereniging - MotorCycle Council - MAG vzw - Motorcycle Action Group (Br, Vlaanderen) - FEDEMOT (Br. en Wallonië) - BVGSSV - Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Straatvervoer - Telematics Cluster / ITS Belgium - Responsible Young Drivers <p>3.6</p>	<ul style="list-style-type: none"> - BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industries - FEBETRA Fédération royale belge des Transporteurs et des Prestataires de services logistiques - ITLB vzw - Instituut voor wegTransport en Logistiek België - ITE vzw - Instituut voor het transport langs de binnenwateren - BITO / IBOT - Belgisch Instituut der Transportorganisatoren - BNB - Belgische Federatie van Transportorganisatoren in Binnenvaart - UPTR - Union Professionnelle de Transport par Route <p>3.7</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gezinsbond vzw (nederlandstalig België) - Ligue des familles (franstalig België) <p>3.8</p>
Vlaams Gewest	<ul style="list-style-type: none"> - MCRA Mobiliteitsraad van Vlaanderen (strategische adviesraad binnen SERV) - Mobil21 vzw* <p>* = organisaties lid van Komimo vzw</p> <p>3.9</p>	<ul style="list-style-type: none"> - VAB - Vlaamse Automobilisten Bond - Zebra vzw - Autopia vzw - Vlaams Steunpunt voor particuliere auto's en taxi's - Voelgangsbeweging vzw* - BTTE vzw - Bond voor Tram-, trein- en busgebruikers* - Pleatsbond vzw* - Trage Wagen vzw* - Johanna.be vzw - VPI vzw - VerkeersPedagogisch Instituut - Komimo vzw - Kennis Milieu en Mobiliteit - Vlaams mobiliteits advies voor de taxi's - Toegankelijkheidsbureau vzw - Flanders Drive <p>3.10</p>	<ul style="list-style-type: none"> - VLV Vlaams Logistiek Verbond - SAV - Koninklijke vereniging van de Vlaamse Goederen-transport Ondernemers en Logistieke dienstverleners - FEB vzw - Promote Binnenvaart Vlaanderen - Uniszovzw - Unie van Zelfstandige Ondernemers - VOKA - Vlaams Economisch Verbond - Vlaamse Havenvereniging vzw - Sectorscommissie goederenvervoer - Vlaamse havencommissie - Vlaamse luchthavencommissie - VIB Vereniging voor Inkoop en Bedrijfslogistiek <p>Commissies binnen SERV</p> <p>3.11</p>	<ul style="list-style-type: none"> - BBL vzw - Bond Beter Leefmilieu* - VVSG vzw Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten - VVP vzw - Vereniging van Vlaamse Provincies <p>3.12</p>
Waals Gewest	<ul style="list-style-type: none"> - (Conseil d'orientation de l'observatoire de la mobilité) <p>3.13</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ACTP - Association des Clients des Transports Publics Quotidiens - GRAOQ asbl - Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Froyale asbl - Gamah asbl - Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées - Cluster Auto-mobilité de Wallonie - Empreintes asbl - APPFER - Association des parents pour la protection des enfants sur la route..... - Commission des services de taxis <p>3.14</p>	<ul style="list-style-type: none"> - CPVN - Office de Promotion des Voies Navigables - UWE - Union Wallonne des Entreprises - Cellule Mobilité - NCP - Wallonie - CESRW - Conseil Economique et Social de la Région Wallonne - Cluster Logistique et Transports Wallonie Belgium - Road Spirit asbl - Pôle de compétitivité Logistics in Wallonia <p>3.15</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Inter-Environnement Wallonie asbl - ICEDD asbl - Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable - UNCW asbl - Union des Villes et Communes de Wallonie - Associations des Provinces wallonnes <p>3.16</p>
Brussels Gewest	<ul style="list-style-type: none"> <p>3.17</p>	<ul style="list-style-type: none"> - GUTIB - Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles - NCMD - afdeling mobiliteit - AG/sectiecommissie voor Taxi's <p>3.18</p>	<ul style="list-style-type: none"> - BAO - Brussels Agentschap voor de Onderneming - NCP - Brussels contactpunt voor Europa - KHB & VOB - Kamer voor Handel en Nijverheid & Verbond van Ondernemingen te Brussel - ESR / CES - Economische en Sociale Raad voor het BHO <p>3.19</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Inter-environnement Bruxelles asbl - Bral vzw - Brusselse Raad voor het Leefmilieu - VSOB - Vereniging van de Stad en Gemeenten in het BHO <p>3.20</p>

Belangenorganisaties actief op regionaal en lokaal niveau

3.21



BeMoNet Schéma C "Organisations"	Autorités publiques <i>Accent sur la préparation de la politique</i> <i>Accent sur l'exécution de la politique</i>	Universités / centres de ressources en connaissances / réseaux de ressources en connaissances / écoles <i>Accent sur la recherche</i>	Groupes d'intérêt, asbl,... <i>Accent sur la consultation</i>	Bureaux de consultation, sociétés privées <i>Accent sur la consultation</i>	
Europe / monde A	Union Européenne / 1.1	- Collaborations entre universités / instituts de recherche 2.1	Actifs au niveau de l'Europe / du monde 3.1	Actifs au niveau de l'Europe / du monde 4.1	
Belgique B	Domaines pertinents - Services publics fédéraux / de program. - Groupes consultatifs 1.2	- Opérateur de transport - Gestionnaire de l'infrastructure 1.3	- Collaborations entre universités / instituts de recherche 2.2	Actifs au niveau de la Belgique 3.2	Actifs au niveau de la Belgique 4.2
Région flamande C	Domaines pertinents - Ministères / départements - Organismes d'Intérêt Public 1.4	Agences autonomes - IVA (interne) - EVA (externe) 1.5	- Universités (facultés) - Instituts de recherche - Relais pour de la recherche pertinente pour la politique - Collaborations entre universités / instituts de recherche 2.3	Actifs au niveau de la Flandre 3.3	Actifs au niveau de la Flandre 4.3
Région wallonne D	Domaines pertinents - Ministères / directions divisions 1.7	OIP (Organismes d'Intérêt Public) 1.8	- Universités (facultés) - Instituts de recherche - Collaborations entre universités / instituts de recherche 2.5	Actifs au niveau de la Wallonie 3.5	Actifs au niveau de la Wallonie 4.5
Région bruxelloise E	Domaines pertinents - Ministère / administrations / directions 1.10	OIP (Organismes d'Intérêt Public) 1.11	- Universités (facultés) - Instituts de recherche - Collaborations entre universités / instituts de recherche 2.7	Actifs au niveau de la Région de Bruxelles 3.7	Actifs au niveau de la Région de Bruxelles 4.7
	Provinces / Villes et communes / Intercommunales / Zones de police 1.6	Ecoles 2.4	Actifs au niveau régional ou local 3.4	Actifs au niveau régional ou local 4.4	
	Provinces / Villes et communes / Intercommunales / Zones de police 1.9	Ecoles 2.6	Actifs au niveau régional ou local 3.6	Actifs au niveau régional ou local 4.6	
	Ville de Bruxelles et autres communes / Intercommunales / Zones de police 1.12	Ecoles 2.8	Actifs au niveau local 3.8	Actifs au niveau local 4.8	

Deux critères de sélection supplémentaires relatifs aux organisations
- l'objectivité doit être garantie
- l'organisation doit se consacrer principalement à la recherche





BeMoRnet Schéma E Autorités publiques		
Europe / monde	<ul style="list-style-type: none"> - Union européenne DG Recherche et Développement technique DG Energy and Transport - Framework Programmes for Research and Technical Development (FP) FP7: 7th Research Programme Framework 2007-2013 - COST (European Cooperation in the field of Scientific and Technical Research COST TUD – Transport and Urban Development - ERA European Research Area ENT – ERA-NET Transport - ITF/FIT (2006) International Transport Forum (51 ECMT Members + Associate Members) (1963) ECMT / CEMT – European Conference of Ministers of Transport (1961) Organisation for Economic Co-operation and Development - BENELUX (1968) Economische Unie van België, Nederland en Luxemburg <p style="text-align: right;">1.1</p>	
Belgique	<p>Autorités publiques – ‘préparation de la politique’</p> <p>Organisations - SPP Politique scientifique (commanditaire BeMoRnet + membre du Comité de suivi) - SPF Mobilité et Transports (membre du Comité de suivi) - SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie (membre du Comité de suivi) - SPP Développement durable (membre du Comité de suivi) - Bureau Fédéral du Plan (membre du Comité de suivi)</p> <p>Structures de concertation - Conférences Interministérielles - CIMT Conférence Interministérielle de la Mobilité de l'Infrastructure, des Transports et des Télécommunications - CIMPB Conférence Interministérielle de la Politique scientifique - CIE Conférence Interministérielle de l'Environnement - CONCERE Concertation Etats-Régions pour l'Energie - CFS Commission "Coopération fédérale" - CIS Commission "Coopération internationale" - CIS-TRANS Commission Coopération Internationale Transport</p> <p>- CFSR Commission Fédérale Sécurité Routière - CISR Comité Interministériel de la Sécurité Routière - CIDD Commission Interdépartementale du Développement Durable - CFDD Conseil Fédéral du Développement Durable</p> <p style="text-align: right;">1.2 1.3</p>	<p>Autorités publiques – ‘Exécution de la politique’</p> <p>- SNCB Opérateur transport de personnes et de marchandises - Infrabel Gestionnaire de l'infrastructure - Brussels Airport ("Zaventem") - Police fédérale - Direction générale Statistiques et Informations Economiques (précédemment INS – Institut National de Statistique)</p> <p>Structures de concertation - Comité d'Orientation – SNCB / De Lijn / TEC / MVB</p> <p style="text-align: right;">1.4 1.5</p>
	<p>Organisations - MOW Département Mobilité et Openbare Werken - EWI Département Economie, Wetenschap en Innovatie - LNE Département Leefmilieu, Natuur en Energie - RWO Département Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed - VITO Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek - IWT Instituut voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (NCP – Vlaams Contactpunt Europese Programma's) - SVR Studiedienst Vlaamse Regering</p> <p>Structures de concertation - VFV Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid - AVGG Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen - Taskforce Mobiliteitsconvenantbeleid</p> <p style="text-align: right;">1.6 1.7</p>	<p>- Agentschap Wegen en Verkeer - Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust - VVM (Vlaamse Vervoermaatschappij) De Lijn - NV De Scheepvaart - Waterwegen en Zeekanaal nv - Ports - Aéroports - VLAO Vlaams Agentschap Ondernemen - VME Verkeers- en Mobiliteits Educatief centrum</p> <p>Structures de concertation - PCV Provinciale Commissie Verkeersveiligheid - PAC Provinciale Audit Commissie</p> <p style="text-align: right;">1.8 1.9</p>
Région flamande	<p>Organisations - MET Ministère de l'Équipement et des Transports - MRW Ministère de la Région Wallonne</p> <p>Structures de concertation - CRAT Commission Régionale de l'Aménagement du Territoire - CWSR Commission Wallonne Régionale de Sécurité Routière</p> <p style="text-align: right;">1.10 1.11</p>	<p>- SRWT TEC (Société Rég. Wal. du Transport - Transport en Commun) - Ports - Centre Perex - Aéroports - IWEP (Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique)</p> <p>Structures de concertation - CPSR Commissions Provinciales de Sécurité Routière</p> <p style="text-align: right;">1.12 1.13</p>
Région wallonne	<p>Organisations - Bruxelles Mobilité - AATL Administration de l'Aménagement du Territoire et Logement - Environnement Bruxellois – IBGE (Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement)</p> <p>Structures de concertation - CRD Commission Régionale de Développement - CRM Commission Régionale de Mobilité</p> <p style="text-align: right;">1.14 1.15</p>	<p>- STIB Société des Transports Intercommunaux Bruxellois - IRSIB Institut d'encouragement de la recherche scientifique et de l'innovation de Bruxelles - Port de Bruxelles - Mobiris (Centre de Mobilité)</p> <p style="text-align: right;">1.16</p>
Région bruxelloise	<p style="text-align: right;">1.17 / 1.18 / 1.19</p>	



BeMor net Schéma F Universités / Connaissance (instituts/réseaux)	
Europe / monde	<p><i>Etude de la politique menée / à mener</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - ECTRI European Conference of Transport Research Institutes - BIVIC/GIBET Groupement Interuniversitaire Belgeux des Economistes des Transports - EURINEX European Rail Research Network of Excellence - FERSI Forum of European Road Safety Research Institutes - FEHRL Forum of European National Highway Research Laboratories - JTRC Joint OECD-ECMT Transport Research Centre (2004) - ITHM International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility <p>2.1</p>
Belgique	<p>Centre de ressources en connaissances</p> <ul style="list-style-type: none"> - CRR / OCW / BARC Centre de Recherches Routières - IBSR / BIVV Institut Belge pour la Sécurité Routière <p>2.2</p>
Région flamande	<p>Centre de ressources en connaissances – avec une part importante de la recherche en matière de mobilité et transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - IMCB Institut voor Mobiliteit UHasselt - LOG-IC Onderzoeksinstituut Logistiek PHL - Afdeling Verkeer en Infrastructuur KULeuven - SACL Spatial Applications Division Leuven KULeuven - ETE Energy, Transport and Environment KULeuven - CIB Centrum voor Industrieel Beleid KULeuven - AMRP Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning Ugent - ICM Institut voor Duurzame Mobiliteit Ugent - SEG Sociale en Economische Geografie Ugent - TPR Departement Transport en Ruimtelijke Economie UA - ITMMA Institute of Transport and Maritime Management Antwerp UA - ITM (Leuven) (spinoff van Universiteit) - IBSI Interdisciplinair instituut voor BreedBand Technologie <p>Centre de ressources en connaissances – avec l'accent sur la recherche en matière des disciplines connexes (aménagement du territoire, géographie, ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ESAT Departement elektrotechniek KULeuven - ISEG Institute for Social and Economic Geography KULeuven <p>Réseau de ressources en connaissances – avec l'accent sur la mobilité et le transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - VSV Vlaamse Stichting Verkeerskunde - VIL Vlaams Instituut voor de Logistiek - VIM Vlaams Instituut voor Mobiliteit <p>Accords de coopération en matière de la mobilité et du transport: "Steunpunten Beleidsrelevant Onderzoek 2007-2011"</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steunpunt Goederenstromen - MCW - Steunpunt Verkeersveiligheid - MCW <p>Accords de coopération avec l'accent sur la recherche en matière des disciplines connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steunpunt Wonen en Ruimte - Steunpunt Buitenlands beleid, toerisme en recreatie - Steunpunt Duurzame Ontwikkeling <p>2.3</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> UHasselt - IMCB KULeuven VUB - MENO - MCSI-T PHL - AMO VITO Ugent - ICM - Departement IT </div>
Région wallonne	<p>Centres de ressources en connaissances – avec une part importante de la recherche en matière de mobilité et transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pole Risques Faculté Polytechnique de Mons - GTM Groupe Transport et Mobilité FPMS - GRT Groupe des Recherches sur les Transports FUCAM - ANAST Architecture Navale – Analyse des Systèmes de Transport FUNDP - CORE Center for Operation Research and Economics - Centre d'Analyse Spatiale et Urbaine Ulg <p>- CREAT Centre d'études en aménagement du territoire UCL</p> <p>- LEPUR Laboratoire d'Etudes en Planification Urbaine et Rurale Ulg</p> <p>- CIRIEC Centre International de Recherches et d'Information sur l'Economie Publique, Sociale et Coopérative Ulg</p> <p>- CRAU Centre de Recherche en Aménagement et d'Urbanisme Ulg</p> <p>- Multitel</p> <p>Réseau de ressources en connaissances – Universités francophones</p> <ul style="list-style-type: none"> - CPDT Conférence Permanente de Développement Territorial <p>2.4</p>
Région bruxelloise	<p>- CIEM Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité</p> <p>2.5</p> <p>Centres de ressources (francophone) en connaissances – avec une part importante de la recherche en matière de mobilité et transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - CEESIE Centre d'Etudes Economiques et Social de l'Environnement <p>Centre de ressources en connaissances – avec l'accent sur la recherche en matière des disciplines connexes (aménagement du territoire, géographie, ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - IGAT Institut de Gestion de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire ULB - GUIDE Groupement Universitaire de Développement Urbain et Rural ULB - SMG Service de Mathématiques de la Gestion ULB - TS Traitement des Signaux ULB - CRU Centre de Recherche Urbaine ULB - CES Centre d'études sociologiques FUSL <p>2.6</p> <p>Centres de ressources (néerlandophone) en connaissances – avec une part importante de la recherche en matière de mobilité et transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - MCSI-T Mathematics, Operational Research, Statistics and Information Systems – Transport & Logistics VUB <p>Centre de ressources en connaissances – avec l'accent sur la recherche en matière des disciplines connexes (aménagement du territoire, géographie, ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ETEC Elektrotechniek en Energietechniek VUB - MECM Mechanical Engineering VUB - SOCI-TOR Vakgroep Sociologie, onderzoeksgroep Tempus Omnius Revelat VUB - MEKO Menselijke ecologie VUB - EHB-WT Industriële Wetenschappen & Technologie Erasmus Hogeschool Brussel <p>2.7</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> - MOBI Mobility and automotive technology </div> <p>Classific. selon situation géographique</p> <p>2.8 / 2.9 / 2.10</p>



BeMor net Schéma G Groupements d'intérêt, ... (fédérations professionnelles et institutions publiques)					
Europe / monde	<p>Accent sur la mobilité (en général)</p> <p>.....</p> <p>3.1</p>	<p>Accent sur les utilisateurs, les moyens de transport et l'infrastructure</p> <ul style="list-style-type: none"> - EPF - European Passengers Federation - UIC - Union Internationale des Chemins de Fer - UITP - Union Internationale des Transports Publics - ECF - European Cyclists' Federation - FIAC/IAICPH - Permanent International Commission for Navigation Congresses - EDF - Europe an Disabilities Forum - IRF - International Federation of Roadsters - CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies - UNIFE - Union of the European Railway Industries - ERRAC - European Rail Research Advisory Council - ETSC - European Transport Safety Council - APCR/IRARC - World Road Association / Association Mondiale de la Route - IRF - International Road Federation & ERF - European Union Road Federation (Specials Programs Centre of IRF) - ERTRAC - European Road Transport Research Advisory - ERTCO ITS - CEDR - Conférence Européenne des Directeurs des Routes - FIA - Fédération Internationale de l'Automobile - ACEA - Association des Constructeurs Européens des Automobiles <p>3.2</p>	<p>Accent sur le transport et l'activité économique</p> <ul style="list-style-type: none"> - UIRF Union Internationale des Sociétés de Transport ombre Rail-Route - IRU - International Road Transport Union - EIA - European Intermodal Association - <p>3.3</p>	<p>Accent sur les habitants/ le cadre de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> - CCPE - Conseil des Communes et Régions d'Europe - T&E European Federation for Transport and Environment - <p>3.4</p>	Groupements d'intérêt actifs au niveau régional et local
	<p>Belgique</p> <p>3.5</p>	<p>- FEBAC asbl Fédération belge de l'Industrie de l'Automobile et du cycle</p> <p>- ICB asbl - Institut pour l'Auto car et l'Autobus</p> <p>- FBAA asbl - Fédération belge des Exploitants d'Autobus et d'Autocars et des Organismes de Voyage</p> <p>- GTL - Groupement national des entreprises de Taxis et de voitures de location</p> <p>- ONK/ FEVR asbl Parents d'Enfants Victimes de la Route</p> <p>- Touring</p> <p>- Fedegon - Fedegon Opleiding Erkende Rijopleiding Incl.</p> <p>- FAB - Fédération des Auto-écoutes professionnelles de Belgique</p> <p>- GCCA asbl - Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire</p> <p>- RFB Road Federation Belgium</p> <p>- Telematics vzw</p> <p>- Taxistop vzw*</p> <p>- BWR/ ASR vzw - Belgische Wegovereeniging</p> <p>- MotoCycle Council</p> <p>- M&G vzw - Motorcycle Action Group (Br, Vlaanderen)</p> <p>- FEDEMOT (Br. et Wallonie)</p> <p>- UBTCLUR - Union Belge des Transports en Commun</p> <p>- Telematics Cluster / ITS Belgium</p> <p>- Responsible Young Drivers</p> <p>3.6</p>	<p>- BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industries</p> <p>- FEBETRA - Fédération royale belge des Transporteurs et des Prestataires de services logistiques</p> <p>- ITLB asbl - Institut Transport router & Logistique Belgique</p> <p>- ITE asbl - Institut pour le Transport par Baladelette</p> <p>- BITO / IBOT - Institut Belge d'Organisateurs de Transports</p> <p>- BFB - Fédération Belge d'Organisateurs de Transports Riviéraux</p> <p>- UPTR - Union Professionnelle du Transport par Route</p> <p>3.7</p>	<p>- Gezinsbond vzw (nederlandstalig België)</p> <p>- Ligue des familles (fransstalig België)</p> <p>-</p> <p>3.8</p>	
	<p>Région flamande</p> <p>3.9</p>	<p>- VAB - Vlaamse Automobilisten Bond</p> <p>- Zebra vzw</p> <p>- Autopia vzw - Vlaams Steunpunt voor particulier autoverkeer</p> <p>- Voetgangerbeweging vzw*</p> <p>- BTB vzw - Bond voor Tram, train- en busgebruikers*</p> <p>- Fietsberooftvzw*</p> <p>- Trage Wegen vzw*</p> <p>- Johanna bevzw</p> <p>- VPI vzw - Vlaamse Pedagogisch Instituut</p> <p>- Komimo vzw - Kopaal Milieu en Mobiliteit</p> <p>- Vlaams combiné van advies voor de taxi's</p> <p>- Toegankelijkheidsvzw vzw</p> <p>- Flanders Drive</p> <p>3.10</p>	<p>- VJV Vlaams Logistiek Verbond</p> <p>- SAV - Koninklijke vereniging van de Vlaamse Goederen-transport Ondernemers en Logistieke dienstverleners</p> <p>- REV vzw - Promotie Binnenvaart Vlaanderen</p> <p>- Unizo vzw - Unie van Zelfstandige Ondernemers</p> <p>- VOVA - Vlaams Economisch Verbond</p> <p>- Vlaamse Herenvereniging vzw</p> <p>- Sectorcommissie goederenvervoer</p> <p>- Vlaamse herencommissie</p> <p>- Vlaamse koördineringscommissie</p> <p>- VIB Vereniging voor Inkoop en Bedrijfslogistiek</p> <p>3.11</p>	<p>- BBL vzw - Bond Belier Leefmilieu*</p> <p>- VVSG vzw Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten</p> <p>- VVP vzw - Vereniging van Vlaamse Provincies</p> <p>3.12</p>	
	<p>Région wallonne</p> <p>3.13</p>	<p>- ACTP - Association des Clients des Transport Public</p> <p>- GRACQ asbl - Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens</p> <p>- Provalo asbl</p> <p>- Gamah asbl - Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées</p> <p>- Cluster Auto-mobilité de Wallonie</p> <p>- Empreintes asbl</p> <p>- Commission des services de taxis</p> <p>3.14</p>	<p>- OPVN - Office de Promotion des Voies Navigables</p> <p>- UWE - Union Wallonne des Entreprises - Cellule Mobilité - MCP - Wallonie</p> <p>- CESRW - Conseil Economique et Social de la Région Wallonne</p> <p>- Cluster Logistique et Transports Wallonie Belgium</p> <p>- Road Spirit asbl</p> <p>- Pôle de compétitivité Logistics in Wallonia</p> <p>3.15</p>	<p>- Inter-Environnement Wallonie asbl</p> <p>- ICEDD asbl - Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable</p> <p>- UNCW asbl - Union des Villes et Communes de Wallonie</p> <p>- Associations des Provinces wallonnes</p> <p>3.16</p>	
<p>Région bruxelloise</p> <p>3.17</p>	<p>Accent sur la mobilité (en général) et les routes</p> <p>.....</p> <p>3.18</p>	<p>- GUTB - Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles</p> <p>- NCMO - autisme et mobilité</p> <p>- Adviescommissie voor Taxi's</p> <p>3.19</p>	<p>- ABE - Agence Bruxelloise pour l'Entreprise</p> <p>- MCP - Point de contact Bruxellois pour l'Europe</p> <p>- COB & UEB - Chambre de Commerce et de l'Industrie de Bruxelles & Union des Entreprises de Bruxelles</p> <p>- ESR / CES - Conseil Economique et Social de la RBC</p> <p>3.20</p>	<p>- Inter-environnement Bruxelles asbl</p> <p>- Bral vzw - Conseil Bruxellois pour l'Environnement Durable</p> <p>- AVCB - Ass. de la Ville et des Communes de la RBC</p> <p>3.21</p>	



4.8 Bijlage acht: basis contactlijst

Persoon	Organisatie	niveau	aspect ivr BeMoRr	Soort
Wilfried Goossens	MOW, afdeling beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	Vlaanderen	mobiliteit	Overheid
Marc Van Heuckelom	POD Wetenschapsbeleid	Federaal	wetenschap	Overheid
Liesbet Schruers, Yves Warson en Tom Tournicourt	EWI, afdeling Valorisatie en Industrieel Erfgoed	Vlaanderen	wetenschap	Overheid
Alain Gillin	MRW, DGTRE	Wallonië	wetenschap	Overheid
Christine Heine, Koen Vanderkerkhove, Philip Barette	BUV / AED	Brussel	mobiliteit	Overheid
Maud Nautet	Federaal Planbureau	Federaal	mobiliteit	Overheid
Cedric Vandewalle	POD Duurzame Ontwikkeling	Federaal	milieu	Overheid
Veerle Lories, Karel Goossens	EWI, afdeling Beleidsondersteuning en Academisch Beleid	Vlaanderen	wetenschap	Overheid
Georges Allo	FOD Economie	Federaal	economie	Overheid
Dominique Vanduyse	MET, DG des Transports (D311 Direction de programmes)	Wallonië	mobiliteit	Overheid
Etienne De Winne	MOW, afdeling Algemeen Beleid	Vlaanderen	mobiliteit	Overheid
Jean-Pierre Vijverman	MOW, verkeerscentrum	Vlaanderen	mobiliteit	Overheid
<i>Ilse Hoet</i>	<i>MOW, haven- en waterbeleid</i>	<i>Vlaanderen</i>	<i>mobiliteit</i>	<i>Overheid</i>
Michèle Guillaume (afdelingshoofd mobiliteit en infrastructuur) en Fiorella Toro (afdeling Gedrag en Beleid)	BIVV / IBSR, afdeling mobiliteit en infrastructuur	Federaal	mobiliteit	Kennisinstituut
Tom Brijs (verantwoordelijke: Geert Wets ipv Stijn Daniëls)	Steunpunt Verkeersveiligheid	Vlaanderen	mobiliteit	Samenwerkingsverband
Tom Brijs (Geert Wets - directeur)	IMOB (Universiteit Hasselt), Instituut voor Mobiliteit	Vlaanderen	mobiliteit	Kennisinstituut
Jean-Paul Gailly, Luc Lebrun, Laurent Demilie	FOD Mobiliteit	Federaal	mobiliteit	Overheid
Luc Int Paris	VITO, Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek	Vlaanderen	wetenschap	Kennisinstituut
Veerle Beyst, Pieter De Maesschalck	SVR, studiedienst Vlaamse Regering	Vlaanderen	mobiliteit	Overheid
Xavier Tackoen, Pierre Arnoldt, Allassane-Ballé Ndiaye (directeur exécutif)	CIEM	Federaal	mobiliteit	Kennisnetwerk
Claude Van Rooten (directeur)	OCW / CRR / BRRC	Federaal	mobiliteit	Kennisinstituut
Toni Fonteyn (onderzoekscoordinator)	LOG-IC (PHL), Onderzoeksinstituut Logistiek, Departement Handelswetenschappen	Vlaanderen	mobiliteit	Kennisinstituut
Ben Immers	Afdeling verkeer en infrastructuur, departement burgerlijke bouwkunde	Vlaanderen	mobiliteit	Kennisinstituut
Thérèse Steenberghe (Geo instituut)	SADL (KUL), Spatial Applications Division Leuven	Vlaanderen	mobiliteit	Kennisinstituut
<i>Stefan Proost</i>	<i>ETE (KUL), Energy, Transport and Environment, departement Economie</i>	<i>Vlaanderen</i>	<i>mobiliteit</i>	<i>Kennisinstituut</i>
Georges Allaert	AMRP (UGent), Afdeling mobiliteit en ruimtelijke planning	Vlaanderen	mobiliteit	Kennisinstituut
Georges Allaert, Johan De Mol	IDM (UGent), Instituut voor Duurzame Mobiliteit	Vlaanderen	mobiliteit	Kennisinstituut
Frank Witlox	Vakgroep Geografie	Vlaanderen	mobiliteit	Kennisinstituut
<i>Gust Blauwens (voorzitter)</i>	<i>TPR (UA), departement Transport en Ruimtelijke Economie</i>	<i>Vlaanderen</i>	<i>mobiliteit</i>	<i>Kennisinstituut</i>
<i>Theo Notteboom (voorzitter)</i>	<i>ITMMA (UA)</i>	<i>Vlaanderen</i>	<i>mobiliteit</i>	<i>Kennisinstituut</i>
<i>Hilde Meersman (coördinator)</i>	<i>Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken (UA) - goederen</i>	<i>Vlaanderen</i>	<i>mobiliteit</i>	<i>Samenwerkingsverband</i>
Eddy Klijnen (coördinator)	VSV, Vlaamse Stichting Verkeerskunde	Vlaanderen	mobiliteit	Kennisnetwerk
Alex Van Breedam (algemeen directeur)	VIL, Vlaams Instituut voor Logistiek	Vlaanderen	mobiliteit	Kennisnetwerk
Koen Valgaeren (directeur), Mark Keppens, Nicole Van Doninck	VIM, Vlaams Instituut voor Mobiliteit	Vlaanderen	mobiliteit	Kennisnetwerk
Marie-Claire Van de Velde (directeur valorisatie en business development), André De Vleeschouwer (program manager)	IBBT, Interdisciplinair Instituut voor Breedband Technologie	Vlaanderen	mobiliteit	kennisinstituut
Pierre Dehombreux (professeur)	Pole Risques - FPMS, Faculté Polytechnique de Mons	Wallonië	mobiliteit	Kennisinstituut
Bart Jourquin (responsable)	GTM Groupe Transport et Mobilité (FUCAM)	Wallonië	mobiliteit	Kennisinstituut
Philippe Toint (directeur), Eric Coméls	GRT Groupe des Recherches sur les Transports (FUNDP)	Wallonië	mobiliteit	Kennisinstituut
Isabelle Thomas	Centre d'Analyse Spatiale et Urbaine (UCL)	Wallonië	mobiliteit	Kennisinstituut
Allassane-Ballé Ndiaye (professeur)	ANAST, Université de Liège	Wallonië	mobiliteit	Kennisinstituut
Cathy Macharis (professeur)	MOSI (VUB)	Brussel	mobiliteit	kennisinstituut
Joeri Van Mierlo (professeur)	ETEC (VUB)	Brussel	mobiliteit	Kennisinstituut
Walter Hecq (professeur)	CEESE (ULB)	Brussel	mobiliteit	Kennisinstituut
Frédéric Dobruszkes	IGEAT - Unité Aménagement du Territoire, Environnement et Transport	Brussel	mobiliteit	kennisinstituut
Luc Hens (prof dr) / Sarah Van Ruykensvelde	MEKO (VUB)	Brussel	mobiliteit	Kennisinstituut
Jacques Deruyck	MECH (VUB)	Brussel	mobiliteit	Kennisinstituut
dr. Serruys	MET, DG des Autoroutes et des Routes (D112 Direction de programme)	Wallonië	mobiliteit	Overheid

curatief: gesprekken zijn niet gehouden (meermaals gecontacteerd / geen interesse / geen tijd)



4.9 Bijlage negen: rapportering in opvolgingscomité (eerste en tweede)

OPZOEKINGSCENTRUM VOOR DE WEGENBOUW <small>INSTITUUT BIJ TOEPASSING VAN DE BESLUITEN VAN 30-01-1947 WOLUW/EDAL-42-1200 BRUSSEL</small>	
AFDELING MOBILITEIT OPVOLGINGSCOMITE BeMoRnet Belgian Mobility Research network	
Notulen van het 1 ^e opvolgingscomité, gehouden op 08 mei 2007	
Aanwezig: <ul style="list-style-type: none"> • Opzoekingscentrum voor de wegenbouw, Afdeling Mobiliteit (OCW/CR/BRRC) • Opzoekingscentrum voor de wegenbouw, Afdeling Mobiliteit (OCW/CR/BRRC) • POD Wetenschapsbeleid • FOD Mobiliteit en Vervoer, Dienst Mobiliteit en Verkeersveiligheid • Federaal Planbureau • Ministère de la Région Wallonne (MRW) • Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) • Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) • Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Directie Strategie • Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Direction Centre de Mobilité • Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) • Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI) 	<ul style="list-style-type: none"> • WANDA DEBAUCHE, verantwoordelijke oel mobiliteit • HINKO VAN GEELEN, onderzoeker • MONIQUE BLANKEN, projectbeheerder • LAURENT DEMILIE • BRUNO HOORNAERT • ALAIN GILLIN, directeur f.f. • DOMINIQUE VAN DUYSSE, directeur • DAMIEN BORSU • KOEN VANDEKERKHOVE • PIERRE SCHMITZ, premier ingenieur • WILFRIED GOOSSENS, adviseur • YVES WARSON • CEDRIC VANDEWALLE
Verontschuldigd: <ul style="list-style-type: none"> • POD Duurzame Ontwikkeling 	
Niet vertegenwoordigd: <ul style="list-style-type: none"> • FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie 	

Van alle presentaties worden slides rondgedeeld, zowel van de presentatie van Monique Blanken (Federaal Wetenschapsbeleid) als van Wanda Debauche en Hinko van Geelen (OCW). Tevens wordt vanuit het Federaal Wetenschapsbeleid rondgedeeld (1) informatie over het Programma "Wetenschap voor een Duurzame Ontwikkeling" 2005-2009, (2) lijst van geselecteerde projecten, en (3) het formulier 'intentieverklaring'. De uitgedeelde documenten ter ondersteuning van de presentatie van het OCW behelzen een 6-tal schema's.

1. Welkomstwoord en kennismaking

De aanwezigen worden verwelkomd op de eerste vergadering van het opvolgingscomité van de studie BeMoR net. Een ieder stelt zich kort voor.

2. Introductie van Federaal Wetenschapsbeleid (Monique Blanken)

Monique Blanken geeft een uiteenzetting over het programma "Wetenschap voor een duurzame ontwikkeling" SSD (2005-2009). Hierbij komt in het bijzonder aan bod de algemene doelstellingen van het SSD programma, en de verschillende disciplines waarvoor het programma is ingericht. Vervolgens wordt ingegaan op de betrokken actoren, en wordt uitvoerig stilgestaan bij de status en de rol van het opvolgingscomité.

De organisaties opgenomen in het Opvolgingscomité worden uitgenodigd een intentieverklaring te ondertekenen, waarmee men zich engageert actief deel te nemen aan het opvolgingscomité in overeenstemming met het mandaat en de werking van het comité zoals beschreven in het uitgedeelde document.

3. Presentatie Wanda Debauche (OCW)

Alvorens in te gaan op het project BeMoRnet wordt ingegaan op het OCW als kennisinstelling. Deze organisatie, die is opgericht in 1952, heeft een ontwikkeling doorgemaakt waardoor het onderwerp 'wegen' ruimer wordt onderzocht dan oorspronkelijk het geval was. Dit komt onder meer tot uiting in onderzoeken die worden uitgevoerd naar de aspecten mobiliteit, verkeersveiligheid en signalisatie. De studie BeMoRnet sluit goed aan bij deze ruime interpretatie van het begrip mobiliteit en transport.

De studie heeft een duur van 14 maanden. De inhoudelijke aspecten en doelstellingen van het project maken deze duur noodzakelijk. Er wordt onderscheid gemaakt tussen specifieke doelstellingen op korte termijn en op lange termijn. Het is het uitdrukkelijke streven om van het platform een 'levend' geheel te maken. Dit houdt in dat de haalbaarheidsstudie de voorwaarden en voorstellen formuleert waarmee (1) een effectief vervolg kan worden gegeven aan de implementatie van het platform, en (2) waarmee de databanken onderhouden kunnen worden.

De studie BeMoRnet heeft de vorm van een haalbaarheidsstudie. Dit houdt in dat het nagaan van de werkingsprincipes van het platform onderdeel zijn van de studie. De betrokkenen krijgen uitgebreid de gelegenheid hun visie betreffende de werking van het platform te formuleren. In eerste instantie zullen hiervoor bilaterale gesprekken worden gevoerd. De input van de betrokken organisaties bepaalt in die zin mede het succes van het project.

De vraag wordt gesteld of er geen discrepantie is tussen de term haalbaarheidsstudie en enkele elementen die onvermijdelijk voortvloeien uit de geformuleerde doelstellingen. W. Debauche geeft aan dat het invullen van een aantal taken best al tijdens de haalbaarheidsstudie kan gebeuren, omdat ze mede de haalbaarheid determineren.

Als voorbeeld kan worden aangehaald de databank van de organisaties. De uitvoering van deze taak staat toe om een complete visie te ontwikkelen over de actoren die zich bezig houden met onderzoek naar mobiliteit en transport. De reeds bestaande

samenwerkingsverbanden en de lacunes worden hierdoor gedetecteerd, dit maakt duidelijker hoe het platform best kan worden ingericht.

Een dergelijk volledig zicht over alle actoren op het niveau van België en de gewesten ontbreekt op dit moment. Hierdoor worden opportuniteiten om op het Europese niveau deel te nemen aan onderzoeksprojecten niet ten volle benut.

Aanvullend is het ook zo dat er sprake is van overlap van studies ten gevolge van een gebrek aan kennis over de reeds uitgevoerde of lopende studies. Concluderend kan worden gesteld dat er, door de haalbaarheidsstudie uit te voeren en al een behoorlijke aanzet te geven van het platform (en de inherente databanken), ook (los van het platform zelf) nuttige informatie wordt opgebouwd.

Al doende zal de haalbaarheidsstudie een goede basis kunnen vormen voor de implementering van het platform en lancering van de verder te ontwikkelen communicatiemiddelen. Deze studie vormt dan ook een uitgelezen opportuniteit om tot een overzicht te komen en mogelijkheden inzake samenwerking te definiëren.

Aanvullend wordt de vraag gesteld wat de rol is van het OCW nadat de haalbaarheidsstudie is afgerond. W. Debauche geeft aan dat het OCW uiteraard de ambitie en interesse heeft een blijvende rol te spelen in het kader van BeMoRnet. Hierover zijn evenwel nog geen afspraken gemaakt.

W. Goossens stelt de vraag of de uitwerking van een zoekmethode in de databanken is voorzien in het contract. De achterliggende reden is dat het pas echt interessant is om over databanken te beschikken als informatie eenvoudig en efficiënt kan worden opgezocht.

H. van Geelen geeft aan dat er contact zal plaatsvinden met informatici van de POD Wetenschapsbeleid die al ervaring hebben met het opzetten van een platform / databanken. Zoals gezegd moet een platform 'leven', en aldus moet de toegankelijkheid ervan zo optimaal mogelijk zijn.

D. Van Duyse vraagt naar het budget dat met de opdracht is gemoeid. M. Blanken geeft aan dat het gaat over € 75.000. W. Debauche vult aan met de opmerking dat H. van Geelen namens het OCW in eerste instantie voltiids bezig is met deze opdracht.

W. Goossens geeft aan dat het van belang is om een duidelijke visie te hebben over de organisaties die zullen gecontacteerd worden. Dit wordt vanuit de opdrachtgever onderschreven. Hierop wordt bij de volgende presentatie uitvoerig ingegaan.

4. Presentatie Hinko van Geelen (OCW)

Een eerste element van de presentatie gaat over de samenstelling en rol van het opvolgingscomité. De samenstelling is vanuit verschillende invalshoeken opgevat: mobiliteit, economie, en innovatie. Er valt te constateren dat de meeste aangeschreven organisaties vertegenwoordigd zijn op het eerste opvolgingscomité.

Er wordt een lijst uitgedeeld met gegevens over de organisaties en de vertegenwoordigers. Aan de aanwezigen wordt gevraagd om deze lijst aan te vullen, meer precies om één aanspreekpunt / vertegenwoordiger te benoemen binnen de organisatie. Er wordt de mogelijkheid gegeven deze beslissing kenbaar te maken binnen maximaal een week na de vergadering.



De bedoeling is dat de opdrachtgever op korte termijn contact opneemt met de aangeduide vertegenwoordigers. Zij zijn de aangewezen personen om ervoor te zorgen dat er met de juiste personen face-to-face wordt gesproken over BeMoRnet (oa. over de werkingsprincipes van het platform).

De presentatie gaat vervolgens in op een aantal schema's die zijn uitgewerkt voor de onderhavige vergadering. Na elk schema is er mogelijkheid tot commentaariëring.

Schema A gaat in op de taken en deeltaken. Er wordt beklemtoond dat de bilaterale contacten een cruciale stap vormen binnen de studie. Aan de hand van deze contacten wordt input geleverd voor overige taken (taak 2 databank programma's, taak 3 databank organen, taak 7 ledenwerving en taak 8 werkingsprincipes platform).

D. Van Duyse vraagt in hoeverre het internationale aspect van de studie wordt uitgewerkt. W. Debauche geeft aan dat het in het kader van de studie niet de bedoeling is om rechtstreekse contacten te nemen met de internationale organisaties, maar dat er wel een inventarisatie wordt opgemaakt van de internationale instanties waar een afvaardiging vanuit België wordt gevraagd of opportuun is (nu en in de toekomst). Het OCW is als organisatie actief bezig op het Europese vlak en beschikt daarmee over een overzicht ten aanzien van de mogelijkheden.

Schema B geeft de timing van de studie weer. De bilaterale contacten zijn gepland voor het zomerverlof. De voortgang is in de eerste plaats afhankelijk van het aantal te nemen contacten. De afbakening van de opdracht – wat valt er onder BeMoRnet en wat niet – hangt hiermee samen. Dit heeft in eerste instantie dan ook ruime aandacht gekregen (zie schema's C t/m G). In de tweede plaats zijn van belang de mogelijkheden om op redelijk korte termijn afspraken te maken.

W. Goossens stelt de vraag of de gesprekken door één of meerdere personen worden aangegaan, en vraagt om meer uitleg over het onderscheid face-to-face interviews en email / telefoon. H. van Geelen geeft aan dat in principe de gesprekken door hem zullen worden gevoerd. Bij de gesprekken gaat het in veel gevallen om de eerste kennismaking en het vaststellen van standpunten inzake het platform BeMoRnet. Nadien zal de communicatie grotendeels via telefoon en email kunnen plaatsvinden. In sommige gevallen kan een bijkomend gesprek echter nuttig en opportuun zijn.

Schema C geeft een (theoretische) indeling van de verschillende organisaties die zich bezig houden met mobiliteit en transport. Er wordt onderscheid gemaakt naar niveau (Europa – België – Vlaanderen – Wallonië - Brussel). De organisaties kunnen worden gecategoriseerd als (1) overheid (beleidsvoorbereidend of beleidsuitvoerende), (2) universiteiten of kennisinstellingen, (3) belangenorganisaties en (4) adviesbureaus / private ondernemingen. H. van Geelen vestigt de aandacht op het onderscheid dat er bestaat tussen de overheden in Vlaanderen en die van de andere gewesten. In Vlaanderen wordt er gewerkt met verzelfstandigde agentschappen (IVA – intern verzelfstandigde agentschappen; EVA – extern verzelfstandigde agentschappen), die in principe te karakteriseren zijn als 'beleidsuitvoerende'.

Bereidend wordt dat de belangenorganisaties en de adviesbureaus / private ondernemingen in dit stadium van de haalbaarheidsstudie niet worden opgenomen in BeMoRnet. Enerzijds ligt hieraan ten grondslag het feit dat de scope van de studie al behoorlijk breed is (wat blijkt uit schema D 'inhoudelijke afbakening'), gekoppeld aan het beschikbare budget voor de haalbaarheidsstudie.

Belangrijk zijn echter ook de selectiecriteria 'objectiviteit' en 'primaire gerichtheid op onderzoek'. Het OCW stelt voor het criterium 'objectiviteit' te hanteren om te voorkomen dat opiniërende studies worden opgenomen, studies waarvan de objectiviteit niet kan worden gewaarborgd. Dit roept bij W. Goossens de vraag op hoe het criterium kan worden toegepast, aangezien vaststelling hiervan complex is. W. Debauche geeft aan dat het binnen de haalbaarheidsstudie BeMoRnet niet de bedoeling is om projecten op hun inhoud te screenen en op basis daarvan de objectiviteit vast te stellen. Aanvullend is daarom een tweede selectiecriteria opgenomen, de 'primaire gerichtheid op onderzoek'. Dit systeem van selectie is niet 100% waterdicht wat betreft het vaststellen van objectiviteit, maar hiermee wordt wel voorkomen dat een behoorlijk deel van standpunt-bepalingen in de vorm van studies onderdeel uitmaken van BeMoRnet.

H. van Geelen benadrukt dat het gaat om een schematische voorstelling van de werkelijkheid, in functie van (het verkrijgen van) inzicht in de aard van de organisaties. Er zijn uiteraard ook samenwerkingsverbanden die categorie-overschrijdend zijn (bv. deels overheid / universiteiten / bedrijven). Er wordt dan uitgegaan van de primaire insteek, die aangeeft wat in feite het belangrijkste doel is van het samenwerkingsverband. Als voorbeeld wordt een Waalse organisatie gebruikt. De Cluster Logistique & Transport is een samenwerkingsverband waarin zowel overheid, kennisinstellingen als private ondernemingen zijn vertegenwoordigd. Als belangrijk doel geldt de belangenbehartiging van de sector logistiek en transport, zodat er voor wordt geopteerd dit samenwerkingsverband te categoriseren als 'belangenorganisatie'.

Schema D behandelt de inhoudelijke afbakening van studies die in aanmerking komen voor opname in BeMoRnet. Het schema hanteert een bepaalde visie ten aanzien van begrippen die worden gebruikt. De begrippen evolueren zich in de tijd. Bij de begripsformulering is met name gewerkt met 'voornamen associaties'.

De werkvelden van BeMoRnet zijn enerzijds mobiliteit (verplaatsen van personen), anderzijds transport (verplaatsen van goederen). Daarnaast zijn er zeven aanverwante disciplines gedefinieerd, die elk hun eigen associaties en onderdelen hebben. Elk van deze disciplines behandelt relevante thema's. Zonder volledig te willen zijn, geeft het schema richtinggevend aan over welke thema's het gaat. Deze thema's maken onderwerp uit van BeMoRnet.

Linksonder in het schema wordt geduid op welke soorten vervoer de studie BeMoRnet betrekking heeft. Rechts onder in het schema wordt ingegaan op het soort onderzoek. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van een aantal voorbeelden.

Er wordt gevraagd aan de leden van het opvolgingscomité de schema's te commentariëren, aangezien het van belang is dat het opvolgingscomité zich achter de afbakening van de opdracht schaaft. Met betrekking tot schema's A, B en C worden geen directe voorstellen gedaan ter aanpassing.

Het schema D biedt meer ruimte voor discussie. W. Goossens stelt dat hij zich in grote lijnen kan vinden in het schema, maar het op eerste zicht alles afdekt.

B. Hoornaert stelt de vraag waarom pijntransport niet is opgenomen binnen BeMoRnet, en dan in het bijzonder aardolie. Dit is niet direct ingegeven vanuit budgettaire redenen. Het gaat echter om vrij specifieke goederen, waarbij verwacht wordt dat het veelal gaat om onderzoek met praktische doeleinden (uitwerking op het terrein).

D. Van Duyse geeft het belang van gehanteerde terminologie aan. Het gepresenteerde schema D 'inhoudelijke afbakening' is opgezet in het Nederlands. Hij doet een pleidooi om de Franse termen te baseren op de terminologie die wordt toegepast in het documentatiecentrum.

Schema's E, F en G vormen de eerste uitwerking van het schema organisaties. Het gaat om respectievelijk organisaties met als primaire insteek 'overheid' (schema E), 'universiteiten / kennisinstellingen' (schema F) en 'belangenorganisaties' (schema G). Er wordt aan de leden van het opvolgingscomité gevraagd naar input en commentaar op deze uitwerking.

Wat betreft het Vlaams gewest stelt W. Goossens voor de MORA niet op te nemen. De MORA is nog niet effectief functionerend (pas effectief na de zomer 2007), en heeft als primaire taak het geven van advies (niet het doen van onderzoek). De MORA wordt overigens bij voorkeur omschreven als aparte organisatie in plaats van onderdeel van de SERV. De SERV zelf is wel op te nemen (bij schema G 'belangenorganisaties').

Het intern verzelfstandigde agentschap Studiedienst Vlaamse Regering moet worden opgenomen in het schema E 'overheid', één van de nieuwe agentschappen binnen de Vlaamse overheid.

Voorgesteld wordt om ISSEP en CESRW niet te contacteren, met als reden dat ze geen onderzoek doen. Dit brengt de vergadering op het volgende punt: het gaat niet enkel om organisaties die studies zelf uitvoeren, maar ook om organisaties die studies financieren. W. Debauche geeft aan dat zij in het verleden als consultant een studie heeft uitgevoerd in opdracht van CESRW. D. Van Duyse stelt echter dat onderzoek normaal gezien enkel vanuit de ministeries wordt gefinancierd. CESRW wordt daarenboven binnen de gegeven definities best gezien als belangenorganisatie (opname in schema G).

Wat betreft Franstalige universiteiten geeft het opvolgingscomité aan dat het overzicht nog aanvulling behoeft.

5. Afspraken en besluit

Het vergaderingsverslag zal samen met de presentatie en schema's worden overgemaakt aan de aanwezige organisaties.

De vergadering wordt beëindigd met de vraag om bijkomende reacties op de presentaties en schema's te formuleren binnen een week. Tevens wordt gevraagd de vertegenwoordigers van de organisaties kenbaar te maken binnen dezelfde termijn, voor zover de organisaties dit nog niet hebben gedaan.

De aanwezigen worden bedankt voor hun aanwezigheid tijdens deze eerste vergadering van het opvolgingscomité.



OPZOEKINGSCENTRUM VOOR DE WEGENBOUW <small>INSTITUUT BIJ TOEPASSING VAN DE DEELLOTWEE VAN 30-01-1947 WOLUWEDJAL 42-1200 BRUSSEL</small>	
AFDELING MOBILITEIT OPVOLGINGSCOMITE BeMoRnet Belgian Mobility Research network	
Notulen van het 2 ^e opvolgingscomité, gehouden op 10 december 2007	
Aanwezig: <ul style="list-style-type: none"> • POD Wetenschapsbeleid • FOD Mobiliteit en Vervoer, Dienst Mobiliteit en Verkeersveiligheid • Federaal Planbureau • Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) • Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) • Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI) • Opzoekingscentrum voor de wegenbouw, Afdeling Mobiliteit • Opzoekingscentrum voor de wegenbouw, Afdeling Mobiliteit • FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie 	<ul style="list-style-type: none"> • MONIQUE BLANKEN • LAURENT DEMILIE • MAUD NAUTET • DOMINIQUE VAN DUYSSE • WILFRIED GOOSSENS • LIESBET SCHRUIERS • WANDA DEBAUCHE • HINKO VAN GEELLEN • GEORGES ALLO
Veromschuldigd: <ul style="list-style-type: none"> • Ministère de la Région Wallonne (MRW) • Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Direction Centre de Mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> • ALAIN GILLIN, directeur f.f. • KOEN VANDEKERKHOVE
Afwezig: <ul style="list-style-type: none"> • POD Duurzame Ontwikkeling 	<ul style="list-style-type: none"> • CEDRIC VANDEWALLE

Volgende punten komen aan bod tijdens de vergadering:

1. Inleiding
2. Presentatie studieresultaten en verdere werking
3. Afspraken

1. Inleiding (Wanda Debauche)

Sinds het eerste opvolgingscomité is er een hoop werk verzet. Het onderzoek naar de haalbaarheid van een wetenschappelijk mobiliteits- en transportplatform brengt veel relevante informatie naar voren. De aard van de opdracht brengt immers met zich mee dat er een globaal overzicht wordt opgebouwd over 1) de stand van zaken in de drie gewesten ten aanzien van mobiliteit en transportonderzoek en 2) de visie op BeMoRnet.

Gezien de complexiteit en de hoeveelheid relevante informatie is ervoor geopteerd om

- een nota op te maken die de stand van zaken weergeeft.
 - Deze nota wordt uitgedeeld tijdens het tweede opvolgingscomité.
- een presentatie te verzorgen die de synthese geeft van de stand van zaken.
 - Deze presentatie dient ter begeleiding van de opgemaakte nota.
- geruime tijd te voorzien om de informatie te bestuderen, zodat elk lid van het opvolgingscomité namens zijn organisatie bemerkingen kan formuleren.
 - Er zullen twee data worden afgesproken: voor het indienen van de bemerkingen, en voor de derde vergadering van het opvolgingscomité.
 - Tussen de twee data wordt voldoende tijd voorzien, zodat de opdrachtgever op basis van de bemerkingen de vergadering kan structureren.

De huidige tweede vergadering van het opvolgingscomité heeft dus een sterk informatief karakter, de derde vergadering zal meer interactief zijn. In de tussentijd is het van belang dat de organisaties voldoende tijd voorzien om de nota te bestuderen en bijtijds opmerkingen te formuleren.

De leden van het opvolgingscomité kunnen zich vinden in de voorgestelde werkwijze.

2. Presentatie studieresultaten en verdere werking, Hinko van Geelen (OCW)

De presentatie wordt opgebouwd rond zes onderdelen

- Wat en waarom?
- Voortgang
- Verwachtingen / interesses / voorwaarden / suggesties
- Stroomlijning van de informatie
- Scenario's
- Vervolg

Wat en waarom? slides 2 t/m 20

Allereerst wordt ingegaan op het feit dat er sprake is van een haalbaarheidsstudie, met vermelding van een aantal achterliggende redenen (slide 2).

Vervolgens wordt bondig ingegaan op de doelstellingen van het platform (slide 3 en 4), waarbij wordt aangeduid dat de aanpak is gebaseerd op vier elementen.

- Het eerste element is de neutraliteit van de uitvoerder, ten aanzien van de onderwerpen en ten aanzien van de organisaties (slides 5 tot en met 9).

- Als tweede element komen de opgemaakte schema's aan bod (slide 10 t/m 17). Hierbij wordt aangegeven dat het gaat om schema's in ontwikkeling (op basis van dialoog).
- Het derde element: bilaterale gesprekken (slide 18, 19). Twee thema's komen aan bod:
 1. Duidelijk beeld van de organisatie: onderzoek naar mobiliteit en transport, en uw organisatie
 2. Visie op BeMoRnet: lidmaatschap en creatie van meerwaarde
- Ervaringen met platformen, databanken + metadata.

Voortgang slides 21 t/m 29

De voortgang van de studie wordt opgehangen aan drie elementen: de schema's, de bilaterale gesprekken en de platformen / databanken.

- Slide 21 en 22 geven ten aanzien van de schema's de belangrijkste bemerkingen aan.
- Slide 23 geeft uitleg bij de lijst van de gesprekken die in bijlage bij de nota is opgenomen.
- Slide 24 en 25 gaan in op de al gerealiseerde en nog te realiseren gesprekken met organisaties die optreden als platform of netwerk, en die een rol spelen met betrekking tot metadata.
- Slide 26 t/m 29 gaan in op de ervaringen met platformen en de verschillende initiatieven (nationaal en gewestelijk) ten aanzien van metadata systemen op het vlak van mobiliteit en transport.

Verwachtingen / interesses / voorwaarden / suggesties slides 30 t/m 35

Deze slides geven meer informatie over de visie op BeMoRnet, zoals die naar voren komt uit de contacten.

- Slide 31: een bondige verwijzing naar het inzicht in samenwerking tussen de gewesten, alsmede de belangrijkste verwachtingen en noden.
- Slide 32: visie ten aanzien van de mogelijke meerwaarden van BeMoRnet, en ten aanzien van de toegangs criteria.
- Slide 33, 34 en 35: Puntsgewijze behandeling van suggesties die zijn gedaan, voorzien van commentaar vanuit de opdrachtgever (in vet).

Stroomlijning informatie slides 36 t/m 38

In het voorgaande is getracht de verzamelde informatie weer te geven, in relatie tot het platform BeMoRnet. Op basis van deze informatie wordt er een tussentijdse balans opgemaakt (slides 36 t/m 38).

- Tussentijdse algemene conclusies die realistisch zijn, maar eveneens bemoedigend (slide 37).
- Stroomlijning van de meest relevante vragen: een opdeling in 4 pakketten, met een verwijzing naar de relevante hoofdstukken in de nota (slide 38).

Scenario's slides 39 t/m 49

Er kan op verschillende wijzen invulling worden gegeven aan het platform BeMoRnet, afhankelijk van het ambiteniveau. Om hierin meer inzicht te krijgen zijn er drie scenario's opgesteld, die elk een coherent geheel vormen. Deze scenario's zijn opgesteld op basis van wat in de gesprekken is besproken.

- Slides 39 t/m 41: uitgangspunten van de scenario's. De drie scenario's verschillen in ambitieniveau, die elk op zich kans van slagen hebben.



1. scenario 1: maximalistisch scenario
2. scenario 2: tussenscenario
3. scenario 3: minimalistisch scenario

- *Slides 42 t/m 47* geven de elementen, aan de hand waarvan de omschrijving van de scenario's plaatsvindt. Het gaat om volledigheid, aantrekkelijkheid, toegankelijkheid, continuïteit en participatie.
- *Slide 48:* gaat in op het takenpakket, dat in relatie staat tot het ambitieniveau. Er wordt onderscheid gemaakt naar leden, externe gebruikers, operationele beheerder en opvolgingscomité.
- *Slide 49:* deze slide geeft aan met welke suggesties er (vooralsnog) geen rekening is gehouden in de scenario's.

Vooruitlopend op de discussie in de volgende vergadering van het opvolgingscomité, geven de leden van het opvolgingscomité aan dat er in theorie een veelvoud aan scenario's kan worden opgebouwd. Er wordt ook geopperd dat een evolutief scenario interessant kan zijn. H. van Geelen geeft aan dat scenario 2 als dusdanig is opgevat.

W. Goossens stelt de vraag in hoeverre het beheer van het platform is uitgewerkt in de scenario's. H. van Geelen geeft aan dat er enkel wordt ingegaan op het takenpakket.

Vervolg

slide 50

Deze slide gaat in op de verdere werking. Ten aanzien van deze werking worden enkel volgende vermeldingen gedaan vanuit het opvolgingscomité:

- Ruimere tijd te voorzien voor het indienen van de opmerkingen, in functie van het derde opvolgingscomité (zie bij afspraken).
- Bij de bespreking van de voor- en nadelen van de scenario's zal ook de globale financiële kant aan bod dienen te komen.
- De communicatie rond het project is een belangrijk aandachtspunt. W. Debauche bevestigt dit, door te wijzen op het feit dat meer en meer personen het OCW over de studie aanspreken.

3. Afspraken en besluit

Het vergaderingsverslag zal samen met de presentatie en de nota digitaal worden overgemaakt aan de betrokken organisaties.

Elke vertegenwoordigde organisatie is akkoord om in de komende tijd bemerkingen te formuleren over de stand van zaken van de haalbaarheidsstudie. Wat betreft de scenario's wordt niet gevraagd om een keuze te formuleren tussen drie opgemaakte scenario's, maar wel om deze te becommentariëren.

De opmerkingen dienen te worden overgemaakt aan H. van Geelen (h.vangeelen@bric.be), tegen uiterlijk 21 januari.

De derde vergadering van het opvolgingscomité zal doorgaan op donderdag 14 februari 2008, wederom om 10.00 in de kantoren van het OCW in Woluwe.

De aanwezigen worden bedankt voor hun aanwezigheid en uitgenodigd te blijven voor de lunch.



4.10 Bijlage tien: voorlopig overzicht van metadatabanken en platformen (dd december 2007)

Metadata systemen – initiatieven op **nationaal** niveau

- POD Wetenschapsbeleid
1) BeMoRnet 2) Research.be 3) INVENT
- POD Duurzame ontwikkeling
federaal plan duurzame ontwikkeling 2008 – 2011;
denkpiste: verzameling alle gegevens en studies over verschillende domeinen heen (beschikbaar binnen de ministeries)
- Belgische universiteiten + Vlaamse Hogescholenraad): DRIVER-project
 - *Uitgangsprincipe: onderzoeksresultaten met publieke middelen gefinancierd zijn een publiek goed en dus ook vrij toegankelijk voor de gemeenschap*
 - *Werking: wetenschappers plaatsen kopij van artikel in het online archief (open databank) van hun instelling of publiceren rechtstreeks in een vrij toegankelijk elektronisch tijdschrift*

Metadata systemen – initiatieven in **Wallonië**

- Metadatabank **METAWAL**
 - Doorontwikkeling van METATER, opgezet door SyGIT van LEPUR
 - Beheer: Waalse overheid
 - Eén van de domeinen: 'transports'
 - Steekproef: ca. 70 studies m.b.t. mobiliteit en transport
 - Zie www.cpd.wallonie.be
- **CDDM** (Centre de Diffusion et de Documentation sur la Mobilité)
 - Gecreëerd in 2001 in het kader van het netwerk van Waalse mobiliteitsdeskundigen
 - Online catalogus



Metadata systemen – initiatieven in **BHG**

- Cf. ordonnantie van 1995 t.a.v. bijhouden register van studies
 - Te contacteren: verantwoordelijke communicatie
 -

Metadata systemen – initiatieven in **Vlaanderen**

- Metadatabank **IWETO**
 - database met fiches
 - Geïntegreerd systeem van diverse onderzoeksgroepen
 - Iedere universiteit staat zelf in voor de actualisering van de opgenomen gegevens
 - Zie www.ewi-vlaanderen.be/iweto
 - Steekproef: 91 resultaten op mobiliteit, 413 op transport, 33 op vervoer
- **Actieplan i2010**
 - Verdere uitbouw van e-government door realisatie van kruisdatabank voor wetenschap en innovatie (OIS, Onderzoeksinformatiesysteem)
 - Actieplan is opgemaakt om IWETO te veranderen
 - 'all players involved are carefully consulted'
 - Verantwoordelijke: Karen Van Godtsenhoven, UGent

Metadata systemen – **lokale** initiatieven

- voorbeelden
 - REDNET (research and development intranet), onderzoeken van VUB
 - Content Management System, onderzoeken van Universiteit Hasselt



4.11 Bijlage elf: rapportering in opvolgingscomité (derde)

OPZOEKINGSCENTRUM VOOR DE WEGENBOUW <small>WITTELINGHELEIPLAATSINGEN VAN DE BRUSSELMET 1000-80-11947 WOLUWEDAL 42-1200 BRUSSEL</small>	
AFDELING MOBILITEIT OPVOLGINGSCOMITE BeMoRnet Belgian Mobility Research network	
Notulen van het 3 ^e opvolgingscomité, gehouden op 14 februari 2008	
Aanwezig: <ul style="list-style-type: none"> • POD Wetenschapsbeleid • FOD Mobiliteit en Vervoer, Dienst Mobiliteit en Verkeersveiligheid • Federaal Planbureau • Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) • FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie • Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale • Opzoekingscentrum voor de wegenbouw, Afdeling Mobiliteit • Opzoekingscentrum voor de wegenbouw, Afdeling Mobiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> • MONIQUE BLANKEN • LAURENT DEMILIE • MAUD NAÛTET • WILFRIED GOOSSSENS • GEORGES ALLO • KOEN VANDEKERKHOVE • WANDA DEBAUCHE • HINKO VAN GEELLEN
Afwezig: <ul style="list-style-type: none"> • Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) • POD Duurzame Ontwikkeling • Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI) • Ministère de la Région Wallonne (MRW) 	<ul style="list-style-type: none"> • DOMINIQUE VAN DUYSSE • CEDRIC VANDEWALLE • LIESBET SCHRUIERS • ALAIN GILLIN

Volgende punten komen aan bod:

1. Doel van het 3^e opvolgingscomité
2. overlopen van ontvangen bemerkingen
3. voornaamste afspraken en besluiten

1

1. Doel van het 3^e opvolgingscomité (slide 2)

De aanwezigen worden door W. Debauche welkom geheten op dit derde opvolgingscomité van de studie 'BeMoRnet'.

Zoals afgesproken werd er geruime tijd voorzien voor het bestuderen van de in december gepresenteerde nota. Dit heeft geleid tot enkele reacties, op basis waarvan een presentatie is voorbereid die ingaat op de drie punten van vergadering.

Post meeting note: het gaat om reacties van

- FOD Mobiliteit (Luc Lebrun)
- FOD Wetenschapsbeleid (Monique Blanken)
- MOW (Wilfried Goossens)
- POD Duurzame Ontwikkeling (Cédric Vandewalle)

W. Debauche legt in de inleiding de nadruk op twee punten:

1. De studieopdracht gaat over het uitvoeren van een *technische haalbaarheidsstudie*, niet om het opzetten van het platform. De oorspronkelijke opzet van de studie omvatte de twee elementen samen.
2. Eén van de expliciete doelstellingen van de opdracht is het *verbeteren van de dialoog* tussen onderzoekers en beleidsmakers. Het is belangrijk dat we ons deze doelstelling herinneren bij de behandeling van de opmerkingen op de nota van december.

Met betrekking tot de reacties wordt in grote lijnen de indeling van de in december opgemaakte nota aangehouden. Deze nota werd uitvoerig toegelicht op het vorige opvolgingscomité dat een sterk informatief karakter had vanwege de grote hoeveelheid informatie.

Voor het huidige opvolgingscomité wordt er afgesproken dat er op elk moment opmerkingen geplaatst kunnen worden tijdens de presentatie. Veel elementen hangen immers met elkaar samen.

H. van Geelen geeft aan dat er in de huidige vergadering ook besluiten ter sprake moeten komen ten aanzien van de aanpak van de haalbaarheidsstudie in de komende maanden. De haalbaarheidsstudie loopt nog door tot eind juni 2008.

2. Overlopen van de ontvangen bemerkingen (slide 3 t/m 13)

De volgende onderdelen komen aan bod

- Opzet en verloop van de studie
- Verwachtingen / interesses / voorwaarden / suggesties
- Stroomlijning van de informatie
- Scenario's

2

Opzet en verloop van de studie

slides 2 t/m 8

De opdrachtgever legt er nadruk op dat er sprake is van een haalbaarheidsstudie (slide 4), waarin de 'technici' worden geconsulteerd. Onder 'technici' verstaan we dan enerzijds administraties en anderzijds universiteiten en kennisinstellingen.

Postmeeting note:

- Dit is in lijn met het opgemaakte schema C, waarin verschillende kolommen aanduiden welke organisaties betrokken partij zijn.

Er is dus geen contact met politici voorzien in het kader van de haalbaarheidsstudie. Een eventueel informatief contact met politici is wel al ter sprake geweest in een voorgaand opvolgingscomité, als gevolg van de vraag hiernaar van enkele geconsulteerden. Hiervan werd tot op heden afgezien.

Slide 5 geeft enerzijds aan dat er, buiten het contract van de technische haalbaarheidsstudie, andere vervolgstappen zijn te zetten: (1) kostenraming, (2) politieke haalbaarheid, (3) administratief traject, (4) opzetten van het platform. Anderzijds gaat de slide in op de reactie van de FOD Mobiliteit. In hun reactie op de nota van december is de vraag verwerkt naar een nieuwe nota tegen 30 april.

Deze constatering leidt tot volgende reacties:

- beter niet spreken van 'vervolgstappen', aangezien dat suggereert dat dit alsnog plaatsvindt in het kader van de haalbaarheidsstudie (W. Goossens);
- er zitten in de vraag van de FOD Mobiliteit elementen die belangrijk zijn maar die los staan van de taken die in het kader van de haalbaarheidsstudie moeten worden uitgevoerd. Dit geldt in het bijzonder voor de 'functionele beschrijving van het platform' en de 'kostenraming' (H. van Geelen);
- de vraag van de FOD Mobiliteit is afkomstig van de voorzitter in functie van het budget voor 2009. Dit moet ook gezien worden in de huidige context: dhr. Damaer vertrekt als voorzitter van de FOD Mobiliteit, en de huidige minister Leterme eveneens (L. Demilie);
- de politieke en budgettaire fase van een dergelijk project wordt doorgaans gezamenlijk bekeken, en staat los van de technische haalbaarheid. Als er wordt beslist om voort te gaan wordt vervolgens een plan van aanpak opgemaakt voor het opzetten van het platform (G. Allo);
- de vraag van de FOD Mobiliteit naar een functionele beschrijving gaat op dit moment te ver. Het opmaken van een functionele beschrijving is overigens niet eenvoudig (W. Goossens);
- het opmaken van een kostenraming moet in elk geval worden uitgevoerd als intermediaire stap, voordat de functionele beschrijving plaatsvindt (K. Vandekerckhove)
- een grove kostenraming kan worden opgemaakt, met dien verstande dat het gaat om grootteordes (W. Debauche);

Slide 6, punt 5 gaat in op de *neutraliteit* van de studie. H. van Geelen geeft aan dat de haalbaarheidsstudie uitgaat van een aanpak die de eventuele voortgang niet hypothekeert. Met deze insteek in het achterhoofd zal het einddocument worden nagelezen op neutraliteit. Het opvolgingscomité stemt hiermee in. Er wordt afgesproken dat er een nulscenario wordt opgemaakt.

H. van Geelen geeft voorts aan dat het OCW zich engageert om de studie neutraal uit te voeren, wat past binnen de visie op mobiliteit van het OCW. W. Goossens geeft aan dat zijn

3



bekommernis naar neutraliteit vooral van belang is voor het vervolg. Het OCW is immers ook een onderzoeksinstelling. Hij vraagt zich af of een onderzoeksinstelling de geschikte kandidaat is. W. Debauche geeft aan dat dit strookt met de insteek van het OCW: uiteraard heeft het OCW de wens betrokken te blijven bij een eventueel vervolg, maar er zijn ook andere opties zoals coördinatie vanuit de overheid of een samenwerking tussen verschillende organisaties. M. Blanken geeft aan dat er in het geval van een samenwerking van meerdere organisaties, altijd sprake moet zijn van één coördinator.

Ten aanzien van punt 6 van slide 6 worden volgende bemerkingsen geplaatst:

- Akkoord om een tekst op te nemen die ingaat op de context, zonder inhoudelijk in details te treden (M. Blanken);
- De politieke institutionele context is niet de enige reden dat het opzetten van het platform BeMoRnet een uitdaging is. De huidige wijze waarop de dialoog tussen onderzoekers en beleidsmakers wordt vormgegeven is ook een belangrijke reden. Enorme concurrentie tussen onderzoeksinstellingen is een ander voorbeeld (W. Debauche);
- Er blijft behoefte aan een betere dialoog (M. Nautet);
- We raken hier aan een essentieel punt: de nood aan een verbetering van de dialoog is niet zo hoog als die wordt voorgesteld. Er is een zekere afstand maar de grootte ervan moet worden gerealiseerd (W. Goossens);
- Een verbetering van de dialoog is niet op te lossen door het platform BeMoRnet. Dit is niet opportuun op het nationale niveau. Er is in feite sprake van een achterhoedegevecht, aangezien we te maken hebben met de realiteit van regionalisering. Zo is wetenschap deels al geregionaliseerd. Het opzetten van een metadatabank op het nationale niveau is interessant, maar een discussieplatform hoeft niet. (W. Goossens). Hij voegt eraan toe er persoonlijk niets op tegen te hebben maar vreest voor het succes op middellange termijn.

Naar aanleiding van vorige opmerking vraagt G.Allo zich af waarom deze eerder 'politieke' opmerking nu pas wordt gemaakt. W. Goossens geeft aan dat naar zijn mening de 'geesten in Vlaanderen' er niet naar zijn om een platform in de ruime betekenis op te zetten. Het heeft volgens hem weinig zin om tijd te besteden aan het opzetten van een platform.

Postmeeting notes:

- De opmerking van W. Goossens loopt vooruit op de resultaten van de technische haalbaarheidsstudie: de opmerking is eerder 'politiek' dan 'technisch'. Het blijft volgens de opdrachtgever zeker nuttig om nu te gaan wat de technische haalbaarheid is van een platform dat voldoet aan alle vooropgezette doelstellingen. Dit is mede gebaseerd op de gedachte dat onderzoek zich niet moet conformeren aan bestaande situaties. De technische haalbaarheid van een scenario kan ofwel positief ofwel negatief blijken te zijn. Ook de constatering dat een scenario niet haalbaar zou zijn, is een valabel onderzoeksresultaat.

Er wordt vervolgens gediscussieerd over het opmaken van een bijkomend scenario, dat uitgaat van het opzetten van een metadatabank op nationaal niveau. In een dergelijk scenario moet niet het begrip platform worden gehanteerd. De reacties:

- Achter een dergelijk scenario kan W. Goossens zich scharen binnen de MOW.
- W. Debauche geeft aan dat het opzetten van enkel een metadatabank de invulling van de oorspronkelijke doelstellingen (met name om de dialoog tussen onderzoekers en beleid te verkleinen) moeilijk is te realiseren.
- M. Blanken voegt hieraan toe dat de beantwoording op vragen van Europa vanuit België op het vlak van transport niet optimaal verloopt. Het komt voor dat België als enige land geen antwoord weet te formuleren (bv. Era-Net Transport), mede vanwege het feit dat er overleg tussen de gewesten moet plaatsvinden.

- W. Goossens vindt dat de situatie in België weliswaar complex is, maar de situatie moet niet overdreven worden.
- G. Allo geeft aan dat er wel degelijk overleg wordt georganiseerd tussen de gewesten (CIS overleggroepen). Zijn ervaringen op dit vlak zijn positief. De werking van CIS-TRANS kent hij niet. Hij vraagt zich af of een betere werking van CIS-TRANS niet overwogen moet worden, zonder een nieuw platform in het leven te roepen.

Naar aanleiding van de voorgaande discussie wordt besloten om naast een nulscenario ook een scenario op te maken, waarin enkel wordt geopteerd voor een metadatabank. Deze scenario's kunnen samen met de andere scenario's in aangepaste vorm worden voorgesteld aan de gecontacteerden.

Postmeeting notes:

- Het scenario waarin een metadatabank wordt opgebouwd en geen nieuw platform, kan volgens de opdrachtgever best vergezeld worden door een optimalisering van de werkgroep CIS-TRANS. Een opvallend element: de huidige samenstelling van CIS-TRANS legt sterk de focus op wetenschap, en niet op mobiliteit.
- CIS-Trans (Transport de surface durable) is een werkgroep die is opgericht door twee permanente commissies van CIMS
 - CIMS (Conférence interministerielle de la Politique Scientifique) = IMCWB (Interministeriële Conferentie voor Wetenschapsbeleid).
 - CIS: Commissie Internationale Samenwerking
 - CFS: Commissie Federale Samenwerking
- CIS-Trans heeft als taak de positie voor te bereiden van de Belgische delegatie in internationale vergaderingen, met name met betrekking tot de programmacomités van het Kaderprogramma van de EU.
- Volgende organisaties en personen zetelen in CIS-TRANS
 - Federaal niveau
 - o Monique Blanken, POD Wetenschapsbeleid
 - o Pascale Van Dinter, DWTI (Dienst voor Wetenschappelijke en Technische Innovatie) = SIST (Service d'Information Scientifique et Technique)
 - Vlaanderen
 - o Karel Goossens, Departement EWI (Economie, Wetenschap en Innovatie)
 - o Luc De Ridder, IWT Instituut voor de Aanmoediging van Innovatie door Wetenschap en Technologie in Vlaanderen
 - Brussel
 - o Alexandre Bonnijns, BEA (Brussels Entrepreneurs Agency)
 - o Paul Van Snick, IRSIB (Institut d'encouragement de la Recherche Scientifique et de l'Innovation de Bruxelles) = IWOIB (Instituut ter bevordering van het Wetenschappelijk Onderzoek en de Innovatie van Brussel)
 - Wallonië
 - o Pierre Fiasse, UWE (Union Wallonne des Entreprises)
 - o Fabrice Quertain, DGTRE (Direction générale des Technologies, de la Recherche et de l'Énergie)
- In het zijn de organisaties/personen aangeduid die tevens een rol spelen als NCP (national contact point).

Met betrekking tot de punten 7 en 8 op slide 7 wordt afgesproken dat er een korte tekst wordt opgemaakt waarin kort aandacht wordt besteed aan het platform biodiversiteit.

De punten 9 en 10 op slide 7 geven geen aanleiding tot uitvoerige discussies. M. Blanken maakt informatie over de fiches van de databank Duurzame ontwikkeling over aan de opdrachtgever.

Slide 8, punt 11 gaat over de keuze ten aanzien van de wijze van terugkoppeling naar de organisaties / personen die gecontacteerd werden. In de voorgaande discussies zijn al een aantal (impliciete) keuzes gemaakt. Volgende reacties worden genoteerd:

- Monique Blanken vindt de vraag naar engagement belangrijk;
- George Allo stelt dat de term 'concreet engagement' geen goede term is. Het gaat eerder om het vragen naar een voorkeursscenario, waar men zich achter kan scharen (dus inclusief de bereidheid).

Er wordt besloten tot de volgende werkwijze:

- er wordt een bijkomend technisch advies gevraagd over de scenario's, zowel aan de overheidsinstellingen als aan de kennisinstellingen;
- de scenario's omvatten de drie opgemaakte scenario's aangevuld met een nulscenario en met een metadatabank-scenario;
- er wordt gepolst naar het voorkeursscenario
- bij deze nieuwe consultatieronde is de vorm van presenteren van de scenario's belangrijk:
 - eenvoudig te begrijpen
 - duidelijk aangeven van taken: welke input wordt er verwacht?
 - omschrijven van de voordelen: wat is de return?
 - omschrijven van de nadelen
- contact uitgaand van OCW
- contact via mail

Verwachtingen / interesses / voorwaarden / suggesties slides 9-10

De suggesties worden overlopen. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen weergegeven:

1. Terugkoppeling naar geïnterviewden
 - Algemeen: goede suggestie
2. Vraag naar uitbreiding opvolgingscomité
 - M. Blanken en M. Nautet zijn voor een uitbreiding (in vervolgfase)
 - W. Goossens is er niet voor als het gaat om vertegenwoordigers van studie bureaus. Hij geeft aan dat het wat betreft universiteiten eerder gaat om een adviserende rol.
 - G. Allo suggereert de volgende werking die elders zijn verdiensten al heeft bewezen: één vertegenwoordiger van Franstalige universiteiten, één vertegenwoordiger van Nederlandstalige universiteiten.
 - Algemeen: geen uitbreiding tijdens de haalbaarheidsfase
3. Verplichtingen in bestek
 - Algemeen: goede suggestie. Vooral te denken aan de verplichting tot het opmaken van een fiche.
4. Afsluiten contracten met universiteiten
 - Algemeen: geen goede suggestie. Het opnemen van een verplichting van bestek (suggestie 3) is te verkiezen.
5. Contacten met politiek
 - Algemeen: niet op dit moment maar aan het einde van de studie.
6. Fysieke samenkomsten voor overleg
 - Dit is afhankelijk van het scenario.
 - Als het gaat om een platform in de ruime betekenis dan is het inderdaad belangrijk om niet louter een virtueel platform te ontwikkelen.



7. Opnemen van thesissen
 - Algemeen: goede suggestie
 - Onderscheid te maken naar thesis en doctoraat
8. Opnemen van lopend onderzoek
 - Algemeen: goede suggestie
 - Toekomstig onderzoek: niet op te nemen
9. Opnemen van methodiek van onderzoek
 - Algemeen: redelijke suggestie
 - W. Goossens: dit is relevant bij onderzoek waar hij zelf bij betrokken is (verplaatsingsgedrag Vlaanderen).
 - G. Allo: het hangt af van wat er onder methodiek wordt verstaan. Meestal staat in een abstract al een verwijzing naar methodiek.
 - H. van Geelen: de methodiek wordt niet consequent opgenomen in de beschrijving van een project. Het is te overwegen om enkele parameters te voorzien (bv. soort studie, # enquêtes / desktopresearch / benchmarking).
 - Na discussie: nuttig om in de fiches op te nemen, maar facultatief in te vullen (dus geen verplicht veld)
10. Koppeling met bibliotheken
 - Algemeen: geen goede suggestie, vooralnog te ingewikkeld
11. Contact met bedrijven
 - Algemeen: geen goede suggestie.
 - De resultaten van adviesbureaus zijn eigendom van de aanbestedende overheid
12. Aandacht voor publicaties
 - Het opnemen van bestaande artikelen is niet aangewezen (in verband met copyright)
 - Het citeren van een artikel wordt als een goede suggestie gezien
13. Bijdrage aan verbetering van dataverzameling
 - W. Goossens: er moeten geen dubbeltes zijn. Bv. Vlaanderen is al bezig met een project om dataverzameling veel beter te organiseren.
 - G. Allo: het is prematuur om ook uitgebreid aandacht te besteden aan dataverzameling
 - K. Vandekerckhove verwijst naar het platform biodiversiteit (bijdrage = uitwisselen van data)
 - Algemeen: het is wel interessant om een link te leggen met nuttige onderzoeken die data verzamelen
14. Wetenschappelijke waardering
 - Algemeen: geen goede suggestie
15. Wikipedia-achtig instrument
 - Algemeen: geen goede suggestie
16. Google-achtige lijst met hyperlinks
 - L. Demulie: metadatabank moet in ieder geval functioneren met zoektermen.
 - Algemeen: in elk van de scenario's (uiteraard met uitzondering van het nulscenario) moet er gebruik worden gemaakt van zoektermen (krachtig en meertalige zoekmotor). Dit verschilt niet per scenario.
 - H. van Geelen: het verschil zit hem niet in een andere werking via het zoeken met zoektermen. Wel kan er in het opgebouwde maximalistische scenario niet enkel gezocht kan worden via zoektermen maar ook via categorieën.
17. Bundeling van nieuwsbrief
 - Algemeen: geen goede suggestie

7

Stroomlijning informatie

slide 11

Geen bemerkingen.

Scenario's

slides 12 t/m 13

De algemene opmerkingen op slide 12 worden doorgenomen.

- Nulscenario: ja, wordt toegevoegd
- Tijdsinput instellingen: H. van Geelen schat de tijdsinput lager in, waarmee algemeen wordt ingestemd.
Postmeeting note:
 - Bij het bijkomende technische advies dat wordt gevraagd aan de gecontacteerden, moet een beschrijving van de taken worden opgenomen. Een inschatting van de benodigde tijd voor het invullen van een fiche maakt hiervan deel uit.
- Combineren scenario's: geen bemerkingen.
Postmeeting note:
 - Bij het bijkomend advies van de gecontacteerden moet de vraag volgens de opdrachtgever anders zijn dan aan het opvolgingscomité; er zal niet gevraagd worden naar becommentarizing van de scenario's maar expliciet naar een voorkeursscenario. De mogelijkheid tot het leveren van algemeen commentaar wordt best wel voorzien, maar dan achteraf (los van de scenario's).
- Maximalistisch uitvoeren van kernopdracht: deze opmerking van W. Goossens is in lijn met wat hij hiervoor heeft gesteld. Volgens hem is het interessant om een zo goed mogelijke metadatabank te ontwikkelen (kernopdracht).
Postmeeting note:
 - Zoals hiervoor al aangegeven, gaat een metadatabankscenario volgens de opdrachtgever best gepaard met een verbeterde werking van CIS-TRANS.
- Tussenscenario meest realistisch, politiek beslissend: geen bemerkingen

De specifieke opmerkingen op slide 13 worden globaal doorgenomen.

- Punt 7 periode van functioneren: algemeen wordt gesteld dat 1 jaar wat kort is. Twee jaar lijkt een minimum. Volgens H. van Geelen geven de onderzoekers veelvuldig aan dat de termijn voldoende lang moet zijn. De bereidheid om mee te werken aan een kortstondig 'avontuur' is gering.
- Punt 10 Input beoordeling? H. van Geelen legt uit dat deze suggestie niet gaat om een wetenschappelijke inhoudelijke beoordeling maar om een vormelijke check (minstens een minimale vorm daarvan) van de standaardfiche, bv. naar voldoende informatie. W. Debauche stelt dat iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid heeft wat betreft de aan te bieden informatie.
Postmeeting note:
 - Een oplossing die effectief ervoor zorgt dat de informatie voldoende kwalitatief is naar vorm toe, is het voorzien van een onderscheid tussen verplichte - en niet verplichte in te vullen velden in de fiche.

Vervolg

slide 14

De tijd ontbreekt om in te gaan op de punten.

Postmeeting note: in het voorgaande is een en ander reeds ter sprake gekomen.

- In plaats van te spreken van een 'concreet engagement' is het beter te vragen naar een voorkeursscenario, waar men zich achter kan scharen (dus inclusief de bereidheid).
- Financiële participatie in het platform: dit is al ter sprake gekomen tijdens de gesprekken. Tegen financiële participatie staat men in het algemeen eerder afwijzend. Ook moet men zich een concreter

8

beeld kunnen vormen van de taken die verwacht worden. Men staat veel positiever ten aanzien van het opmaken van bv. fiches. Deze tijdsinput is in se ook een vorm van financiële participatie.

- Vanaf de opdrachtgever stellen we voor om naast de vraag naar voorkeursscenario ook te vragen naar financiële participatie naast de tijdsinput die er wordt gevraagd. De voorwaarde is wel dat de verzochte taken van de organisaties duidelijk worden omschreven.

3. Voornaamste besluiten en afspraken

- Feedback opvolgingscomité

Het vergaderingsverslag en de presentatie zullen digitaal worden overgemaakt aan de betrokken organisaties. Bemerkingen rond het verslag worden verwacht tegen **10 maart 2008**.

- Technische haalbaarheid vs. politieke haalbaarheid vs. financiële haalbaarheid

De huidige studie gaat om een technische haalbaarheid. De neutraliteit blijft centraal staan. Zowel de politieke als financiële haalbaarheid zijn elementen die buiten de huidige studie vallen. Dit zijn aanvullende stappen die gezet moeten worden alvorens over te gaan tot daadwerkelijke implementatie.

Nochtans wordt op vraag van een lid van het opvolgingscomité een bijkomend scenario opgesteld dat rekening houdt met de inschatting dat een platform in de ruime betekenis weinig politiek haalbaar zou zijn in Vlaanderen. De opdrachtgever gaat ervan uit dat een dergelijk beperkter scenario ('metadatabankscenario') gepaard kan gaan met een verbeterde werking van het huidige overleg (CIS-TRANS).

- Contacten

Naast de afronding van consultaties wordt er de komende tijd extra aandacht besteedt aan de NCP's en de metadatabanken. Er worden geen contacten gelegd met kabinet, noch met bedrijven actief in de sector.

- Scenario's

Twee bijkomende scenario's worden opgemaakt: nulscenario en metadatabankscenario (zie hiervoor).

De vijf scenario's worden helder omschreven, waarbij duidelijk wordt gemaakt wat er verwacht wordt. Inhoudelijk grote wijzigingen van de drie scenario's worden niet gedaan. Deze scenario's worden doorgenomen met de opdrachtgever. De scenario's worden voorgelegd aan de organisaties die zijn geconsulteerd; dit bijkomende advies vraagt naar het voorkeursscenario en naar de bereidheid tot financiële participatie (naast de tijdsinput voor het opmaken van fiches).

- Nota ivv FOD Mobiliteit

Een grove raming van budget van de scenario's wordt opgemaakt voor eind april 2008. Een functionele beschrijving van het platform gaat te ver om te worden opgenomen in deze fase.

De vierde vergadering van het opvolgingscomité zal doorgaan op donderdag **26 mei 2008**, wederom om 10.00 in de kantoren van het OCW in Woluwe. Zoals gebruikelijk wordt een lunch voorzien.

Woluwte, HVG

9



4.12 Bijlage twaalf: aanvullend advies voor BeMoR net – vijf scenario's



1 Aanvullend advies voor BeMoR net¹

1.1 Inleiding

In de loop van de haalbaarheidsstudie *BeMoR net* is heel veel waardevolle informatie verzameld aan de hand van de bilaterale gesprekken. Deze gesprekken zijn gevoerd met relevante organisaties in België om na te gaan in hoeverre een dergelijk initiatief ondersteund wordt.

Belangrijke constatering zijn:

1. het platform *BeMoR net* kan verschillende richtingen op, afhankelijk van het ambitieniveau
2. ten aanzien van enkele elementen van *BeMoR net* bestaan er verschillende visies
3. er bestaan verschillende invullingen voor het begrip platform

Er is daarom geopteerd voor het opmaken van een aantal *scenario's*:

- de *scenario's* vormen een samenhangend geheel van maatregelen, langs welke richting het platform *BeMoR net* potentieel kan worden ontwikkeld.
- de *scenario's* zijn ontstaan uit
 - o de informatie van de bilaterale gesprekken;
 - o besprekingen met de leden van het opvolgingscomité.

De *scenario's* willen we bij dezen ter beoordeling aan u voorleggen.

Om dit document aandachtig door te nemen, heeft u naar schatting 1 uur tijd nodig.

Graag krijgen we van u tegen 15 mei 2008 via mail een aanvullend advies op basis van de onderhavige nota die ingaat op de *scenario's*.

Het beantwoorden van twee vragen is hierbij essentieel:

- 1) wat is het voorkeursscenario van uw organisatie
 - heeft uw organisatie een voorkeur?
 - graag hierbij een beknopte uitleg van max. ½ p.
- 2) wat is de bereidheid tot participatie van uw organisatie?
 - is uw organisatie in principe bereid naast tijdsinput ook financieel te participeren?
 - graag hierbij een beknopte uitleg van max. ½ p.

Voor vragen kunt u contact opnemen met de afdeling Mobiliteit van het OCW

Hinko van Geelen
+32 2 775 82 39
+32 494 25 41 29
h.vangeelen@vtrc.be

Woluwedal 42
1200 Brussel

¹ BeMoRnet staat voor Belgian Mobility Research network, en heeft als ondertitel 'Haalbaarheidsstudie naar een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek'. Het gaat in eerste instantie om een haalbaarheidsstudie en om een federaal initiatief waarbij nadrukkelijk de samenwerking wordt gezocht met de drie gewesten (Vlaanderen, Wallonië, Brussels Hoofdstedelijk Gewest).



1.2 Terugkoppeling informatie

Uit de gesprekken bleek de duidelijke behoefte naar terugkoppeling over het vervolg van de haalbaarheidsstudie.

- Er zal minstens worden teruggekoppeld aan het eind van de haalbaarheidsstudie (voorziene einddatum juni 2008).
- In het eerstkomende opvolgingscomité zal worden afgesproken op welke wijze deze terugkoppeling plaatsvindt.

1.3 Doelstellingen BeMoR net

Ter herinnering geven we u de doelstellingen die zijn vooropgesteld voor het platform *BeMoR net*.

Korte termijn

1. Gedachtewisseling en het overleg over het onderzoek naar vervoer en mobiliteit levendig houden.
 - Ondersteunen van transport- en mobiliteitsonderzoek op lange termijn
 - Geven van een strategisch inzicht
2. Het nationaal en internationaal ondersteunen van het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek
 - Verspreiden van wetenschappelijke studies: ook op internationaal niveau
3. De onderzoeksresultaten toegankelijker maken
 - Het opzetten van een website
 - Het ontwikkelen van een databank

Lange termijn

4. Samenstelling vergemakkelijken van multidisciplinaire ploegen
 - Katalysator bij opzetten van partnerships / onderzoeksteams / netwerkfunctie
 - Bijhouden van databank; studies / onderzoeken en aanbestedingen / oproepen kandidaturen / organisaties
5. Gespecialiseerd onderwijs met raad en daad bijstaan
 - Raadgevende rol voor gespecialiseerd onderwijs over vervoer en mobiliteit
 - Helpen bij het definiëren en oriënteren van de opleidingen

1.4 Relevant onderzoek voor BeMoR net

Het vakdomein Mobiliteit en transport wordt ruim opgevat, overigens het schema D Inhoudelijke afbakening dat met u is doorgenomen tijdens het bilaterale gesprek.

De recentste versie vindt u in bijlage.

Het schema is in de loop van de haalbaarheidsstudie geëvolueerd op basis van de verzamelde informatie. Ook uw bemerkingen hebben hieraan bijgedragen.



1.5 De vijf scenario's

De volgende vijf *scenario's* zijn gedefinieerd:

- Nulscenario
- scenario Metadatabank
- scenario Platform – uitwerking minimalistisch "platform-mini"
- scenario Platform – uitwerking medium "platform-medio"
- scenario Platform – uitwerking maximalistisch "platform-maxi"

Algemene uitgangspunten

Bij elk van de *scenario's* moet u uitgaan van een structurele invoering².

Tevens moet u ervan uitgaan dat het een federaal initiatief is, waarbij nadrukkelijk

- een goede samenwerking met de gewesten centraal staat
- de internationale dimensie bijzondere aandacht krijgt

Ook moet u ervan uitgaan dat er nog geen afspraken bestaan ten aanzien van de implementatie (noch t.a.v. de beheerder, noch t.a.v. de uitvoerder).

Ten slotte moet u ervan uitgaan dat *BeMoR net* is gericht op onderzoek. Nuttige onderzoeken die data verzamelen, passen binnen *BeMoR net*, maar de data zelf niet.

A Nulscenario

In het nulscenario wordt er na de huidige haalbaarheidsstudie geen platform opgezet en wordt er geen nationale metadatabank opgebouwd.

Enkel de informatie uit de haalbaarheidsstudie wordt ter kennis aangenomen. Dit kan ten dienste staan aan het realiseren van de vooropgestelde doelstellingen, die worden waargemaakt zonder het opzetten van het platform *BeMoR net*.

B scenario "Metadatabank"

De kern van het scenario is het opzetten van een metadatabank met enerzijds informatie over organisaties en anderzijds fiches die de onderzoeken synthetisch weergeven.

Er wordt geen platform opgezet in de ruime betekenis (het opzetten van een organisatie waarin actief samenwerking en overleg tussen organisaties tot stand wordt gebracht) maar wel in de enge betekenis: het bundelen van kennis.

Dit betekent dat een eventuele optimalisering van het wetenschappelijke overleg over transport en mobiliteit los staat van *BeMoR net*.

Het scenario geeft invulling aan enkele van de vooropgezette doelstellingen:

- doelstelling 3 (onderzoeksresultaten toegankelijker maken)
- doelstelling 4 (bijhouden van databank)

² Bij elk scenario zullen er evaluatiemomenten zijn, bijvoorbeeld jaarlijks. Dit kan leiden tot bijtuning van de invulling van de doelstellingen.



1.5 De vijf scenario's

De volgende vijf scenario's zijn gedefinieerd:

- Nulscenario
- scenario Metadatabank
- scenario Platform – uitwerking minimalistisch "platform-mini"
- scenario Platform – uitwerking medium "platform-medio"
- scenario Platform – uitwerking maximalistisch "platform-maxi"

Algemene uitgangspunten

Bij elk van de scenario's moet u uitgaan van een structurele invoering².

Tevens moet u ervan uitgaan dat het een federaal initiatief is, waarbij nadrukkelijk

- een goede samenwerking met de gewesten centraal staat
- de internationale dimensie bijzondere aandacht krijgt

Ok moet u ervan uitgaan dat er nog geen afspraken bestaan ten aanzien van de implementatie (noch t.a.v. de beheerder, noch t.a.v. de uitvoerder).

Ten slotte moet u ervan uitgaan dat *BeMoR net* is gericht op onderzoek. Nuttige onderzoeken die data verzamelen, passen binnen *BeMoR net*, maar de data zelf niet.

A Nulscenario

In het nulscenario wordt er na de huidige haalbaarheidsstudie geen platform opgezet en wordt er geen nationale metadatabank opgebouwd.

Enkel de informatie uit de haalbaarheidsstudie wordt ter kennis aangenomen. Dit kan ten dienste staan aan het realiseren van de vooropgestelde doelstellingen, die worden waargemaakt zonder het opzetten van het platform *BeMoR net*.

B scenario "Metadatabank"

De kern van het scenario is het opzetten van een metadatabank met enerzijds informatie over organisaties en anderzijds fiches die de onderzoeken synthetisch weergeven.

Er wordt geen platform opgezet in de ruime betekenis (het opzetten van een organisatie waarin actief samenwerking en overleg tussen organisaties tot stand wordt gebracht) maar wel in de enge betekenis: het bundelen van kennis.

Dit betekent dat een eventuele optimalisering van het wetenschappelijke overleg over transport en mobiliteit los staat van *BeMoR net*.

Het scenario geeft invulling aan enkele van de vooropgezette doelstellingen:

- doelstelling 3 (onderzoekresultaten toegankelijker maken)
- doelstelling 4 (bijhouden van databank)

² Bij elk scenario zullen er evaluatiemomenten zijn, bijvoorbeeld jaarlijks. Dit kan leiden tot bijtuning van de invulling van de doelstellingen.



C scenario Platform – uitwerking minimalistisch "platform-mini"
D scenario Platform – uitwerking medium "platform-medio"
E scenario Platform – uitwerking maximalistisch "platform-maxi"

Bij deze scenario's blijven alle vooropgezette doelstellingen van het platform *BeMoR net* van kracht.

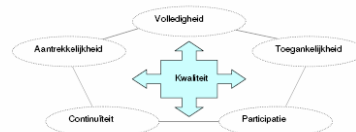
Er wordt invulling gegeven aan het begrip platform in de breedste zin van het woord:

- bundeling van kennis door middel van metadatabanken ("virtueel" platform)
- tot stand brengen van samenwerking en overleg tussen organisaties ("fysiek" platform)

De scenario's verschillen naar:

- het kwaliteitsniveau
- het takenpakket
- de manier waarop ze zich van gewestelijke initiatieven onderscheiden

Het kwaliteitsniveau van het platform *BeMoR net* houdt rekening met vijf aspecten:



Bij het takenpakket maken we onderscheid naar

- leden
- externe gebruikers (niet-leden)
- de beheerder van het platform (operationele beheerder)
- het opvolgingscomité

De manier waarop ze zich van gewestelijke initiatieven onderscheiden, hangt samen met het ambitieniveau van het platform

- hoog ambitieniveau in ruime mate onderscheidend
- gemiddeld ambitieniveau onderscheidend en complementair op elementen
- laag ambitieniveau platform als alternatief, niet per se complementair

Bij het beknopte overzicht van de scenario's verderop in dit document gaan we niet expliciet in op het verschil in kwaliteit of ambitie, maar gaan we in op de volgende vier elementen:

- de belangrijkste kenmerken
- de taken voor uw organisatie
- een omschrijving van de voordelen
- een omschrijving van de nadelen



1.6 Samenvattend overzicht

	<i>Nuiscenario</i>	<i>Metadatabank</i>	<i>Platform-mini</i>	<i>Platform-medio</i>	<i>Platform-maxi</i>
A) virtueel platform					
<i>A.1 overzicht internationale organisaties</i>	- eenmalig	- ja	- ja	- ja	- ja
<i>A.2 profielen van Belgische organisaties</i>	- eenmalig	- ja	- ja	- ja	- ja
<i>A.3 overzicht van lopende onderzoeken</i>	- n.v.t.	- ja	- ja	- ja	- ja
<i>A.4 overzicht van afgeronde onderzoeken</i>	- n.v.t.	- 10 jaar terug - uitgebreide fiches	- 3 jaar terug - beperkte fiches	- 6 jaar terug - fiches - zelf uploaden	- 10 jaar terug - uitgebreide fiches - zelf uploaden - vergoeding per fiche, met volledig document in pdf
<i>A.5 overzicht van thesissen</i>	- n.v.t.	- ja	- nee	- vrijwillig	- ja
<i>A.6 nieuwsflits</i>	- n.v.t.	- nee	- ja	- ja	- ja
<i>A.7 nieuwsbrief</i>	- n.v.t.	- nee	- nee	- 3 per jaar	- 4 per jaar - Uitgebreid
<i>A.8 documenten in pdf</i>	- n.v.t.	- nee	- nee	- vrijwillig	- ja
<i>A.9 opvolging participatie aan internationaal onderzoek</i>	- n.v.t.	- nee	- 2 x per jaar	- 6 x per jaar	- permanent
<i>A.10 zoekmotor</i>	- n.v.t.	- vrije begrippen - per thema	- vrije begrippen - per thema	- vrije begrippen - per thema	- per thema - vrije begrippen - visuele selectie (geografisch)
<i>A.11 interactieve elementen in de website</i>	- n.v.t.	- nee	- nee	- enkel uploaden fiches	- korte nieuwtjes - RSS-feed / podcast - uploaden fiches
B) fysiek platform					
<i>B.1 Opvolgingscomité</i>	- n.v.t.	- ja	- uitbreiding (2 vertegenwoordigers van universiteiten) - 2 x per jaar	- uitbreiding (2 vertegenwoordigers van universiteiten) - 3 x per jaar	- uitbreiding (2 vertegenwoordigers van universiteiten) - 4 x per jaar
<i>B.2 4-jaarlijks Belgian Mobility Forum</i>	- n.v.t.	- nee	- ja, mits gunstige evaluatie na 1 jaar - 1 x per 4 jaar	- 1 x per 4 jaar	- 1 x per 4 jaar
<i>B.3 Jaarlijks Thematisch Forum</i>	- n.v.t.	- nee	- nee	- ja, mits gunstige evaluatie na 1 jr - 3x per 4 jaar - themakeuze door opvolgingscomité	- 3 x per 4 jaar - themakeuze door opvolgingscomité



1.6.1 Nulscenario

Belangrijkste kenmerken

- Geen implementatie van het platform BeMoR net: noch een "virtueel" platform noch een "fysiek" platform
- Informatie uit de haalbaarheidsstudie wordt gebruikt als achtergrondinformatie

Taken voor uw organisatie

(welke input wordt er van u verwacht)

- Geen
- "Business as usual"

Omschrijving van de voordelen

(wat schiet u ermee op)

- Terugkoppeling van de informatie uit de haalbaarheidsstudie, deels opgebouwd tijdens de bilaterale gesprekken
- Eenmalig overzicht van
 - o organisaties actief in het veld van mobiliteit en transport
 - o de transversale aspecten van het vakdomein mobiliteit en transport (thema's / aanverwante disciplines)

Omschrijving van de nadelen

(wat loopt u mis)

- De kennisuitwisseling wordt niet verbeterd
 - o de onderzoeksresultaten worden niet toegankelijker (geen overkoepelende website, geen databank)
 - o de kennis blijft veelal gebaseerd op individuele initiatieven die afhankelijk zijn van de beschikbare tijd
 - o het overzicht van onderzoeken uit andere gewesten blijft beperkt tot het huidige niveau (zowel m.b.t. het bestaan van het onderzoek als de inhoud)
 - o het overzicht van de organisaties wordt niet structureel bijgehouden
- Het strategische inzicht over het vakdomein wordt niet extra ondersteund
 - o het totaaloverzicht over alle mogelijke thema's of deelaspecten van het vakdomein wordt niet structureel bijgehouden
 - o er is geen nieuwe overlegstructuur waarbij onderzoekers en beleidsmakers structureel met elkaar communiceren; de dialoog tussen onderzoekers en beleidsmakers (politici en administraties) behoudt zijn huidige niveau
 - o er worden geen strategische nota's opgesteld over beleid en onderzoek
 - o er wordt geen structureel advies gegeven over de afstemming van het gespecialiseerd onderwijs op de toekomstige thema's
- Het transport- en mobiliteitsonderzoek wordt niet extra ondersteund op het nationale en internationale vlak
 - o de participatie van onderzoekers uit België wordt niet verder geoptimaliseerd
 - o De samenstelling van multidisciplinaire teams blijft functioneren op basis van individuele contacten en wordt niet ondersteund door een nationaal platform



1.6.2 Scenario Metadatabank

Belangrijkste kenmerken

- Er wordt een nationale metadatabank opgebouwd met informatie over (1) de organisaties en (2) de onderzoeken.
- Om informatie op te zoeken kan de gebruiker in de metadatabank zoekopdrachten op verschillende wijzen uitvoeren: via een performante zoekmotor (ingeven van termen, begrippen) of zoeken volgens een thematische indeling.

(1) Organisaties

- Overzicht van de internationale instanties die een actieve vertegenwoordiging vragen uit België op het vlak van transport- en mobiliteitsonderzoek
- Profielen van de instanties die zich bezig houden met onderzoek naar mobiliteit en transport
 - o federale en gewestelijke instanties, zowel overheden als onderzoeksinstellingen
 - o in een later stadium: belangenorganisaties

(2) Onderzoeken op het vlak van mobiliteit en transport

- Volgen een systeem van fiches
 - o overzicht van uitgevoerde onderzoeken
 - o overzicht van lopende onderzoeken
 - o overzicht van thesissen (scripties en profschriften)

Taken voor uw organisatie

(welke input wordt er van u verwacht)

- Ter beschikking stellen van informatie over uw organisatie
 - o opstellen van een synthese van ca. 1 pagina ca. 1 dag
 - o een update van deze synthese << ½ dag per jaar
- Ter beschikking stellen van informatie over uitgevoerde onderzoeken, lopende onderzoeken en thesissen
 - o in uw eigen taal en tot max. 10 jaar terug
 - o opstellen van een fiche per onderzoek van 1 à 2 pagina's ca. 1u – 4u per fiche³

De inhoud van een fiche blijft beperkt. Er moet gedacht worden aan	
- een korte inhoud	ca. 1/3 pagina
- een korte duiding van de methodologie	max. 1/4 pagina
- een korte weergave van de onderzoeksresultaten	ca. 1/3 pagina
- aanduiden van sleutelwoorden	bv. 4 - 20 begrippen
- een twintigtal gebruikelijke velden	contactgegevens / opdrachtgever / partners / benaming / duur / start / eind / ...

- o In geval van fundamentele wijzigingen of aanvullingen fiches aanpassen ca. 1u – 2u per fiche

Voorbeeld van wijzigingen of aanvullingen:	
- onderzoek is afgerond; bijkomende informatie i.v.m. de conclusie (enkele regels)	
- wijziging van de onderzoeksmethode	

- o jaarlijkse controle van de fiches ca. ½ dag per jaar

³ De insluiting is dat de tijdsinput beperkt kan worden tot ca. 1u indien er reeds een fiche van het onderzoek bestaat. Voor een volledig nieuwe fiche wordt de tijdsinput geschat op max. 4 u per fiche.



Vervolg Scenario Metadatabank

Omschrijving van de voordelen (wat schiet u ermee op)

- De kennisuitwisseling wordt verbeterd
 - o de onderzoeksresultaten worden toegankelijker (er is een overkoepelende website met een metadatabank)
 - o op de website is volgende informatie terug te vinden
 - § een overzicht van de internationale instanties die een actieve vertegenwoordiging vragen
 - § profielen van de instanties die zich bezig houden met onderzoek naar mobiliteit en transport
 - § fiches over onderzoeken (uitgevoerde en lopende, en thesissen)
 - o er ontstaat een overzicht over onderzoeken uit de drie gewesten
 - o het overzicht van de organisaties wordt structureel bijgehouden
- Het strategische inzicht over het vakdomein neemt toe
 - o door het up-to-date houden van de metadatabank

Omschrijving van de nadelen (wat loopt u mis)

- Het strategische inzicht over het vakdomein wordt niet extra ondersteund
 - o er is geen nieuwe overlegstructuur waarbij onderzoekers en beleidsmakers structureel met elkaar communiceren; de dialoog tussen onderzoekers en beleidsmakers (politici en administraties) behoudt zijn huidige niveau
 - o er worden geen strategische nota's opgesteld over beleid en onderzoek
 - o er wordt geen structureel advies gegeven over de afstemming van het gespecialiseerd onderwijs op de toekomstige thema's
- Het transport- en mobiliteitsonderzoek wordt beperkt ondersteund op het nationale en internationale vlak
 - o er wordt weliswaar een overzicht gepresenteerd van de internationale instanties, maar de oproepen tot participatie aan Europees / internationaal onderzoek worden niet bijgehouden
 - o de samenstelling van multidisciplinaire teams blijft functioneren op basis van individuele contacten en wordt niet ondersteund door een nationaal platform



1.6.3 Scenario Platform-mini

Belangrijkste kenmerken

- Er wordt een platform opgezet dat invulling geeft aan het begrip platform in de breedste zin van het woord
 - o Een "virtueel" platform: de kennis wordt door middel van metadatabanken gebundeld
 - o Een "fysiek" platform: er wordt samenwerking en overleg tussen organisaties tot stand gebracht
- Het "Platform-mini" wordt zodanig uitgewerkt
 - o dat er sprake is van een minimum minimum om kans van slagen te hebben op een succesvol virtueel – en fysiek platform

- Het "virtuele" deel van het platform komt in grote trekken overeen met het scenario metadatabank:
 - o overzicht van de internationale instanties die een actieve vertegenwoordiging vragen uit België op het vlak van transport- en mobiliteitsonderzoek
 - o profielen van de instanties die zich bezighouden met onderzoek naar mobiliteit en transport
 - o onderzoeken op het vlak van mobiliteit en transport volgens een systeem van fiches

Het verschil ten opzichte van het scenario metadatabank:

- het overzicht van thesissen (scripties en proefschriften) wordt **niet** opgenomen
- het overzicht van afgeronde onderzoeken
 - o gaat terug tot **maximum 3 jaar** in plaats van 10 jaar
 - o de fiche omvat duiding van sleutelwoorden en een twintigtal gebruikelijke velden: dus **geen inhoudelijke informatie** over het onderzoek, **geen duiding van de methodologie** en **geen weergave van de onderzoeksresultaten**
- Er wordt een **nieuwsflits** via mail rondgestuurd als er een aantal nieuwe fiches beschikbaar zijn.

- Het "fysieke" deel van het platform is nieuw t.o.v. het scenario metadatabank. Dit krijgt vorm op twee niveaus: (1) opvolgingscomité en (2) forum.

(1) Opvolgingscomité

- o de **samenstelling** van het opvolgingscomité wordt uitgebreid
 - § Nu: vertegenwoordigers van federale en gewestelijke administraties
 - § Uitbreiding: twee gemandateerde **vertegenwoordigers** van universiteiten (1 voor alle Franstalige universiteiten, 1 voor alle Nederlandstalige universiteiten)
- o **frequentie**: 2 x per jaar
- o **inhoud**: strategisch overleg over beleid en onderzoek
 - § Twee maal per jaar wordt er specifiek aandacht besteed rond deelname aan Europees onderzoek, waarover wordt gecommuniceerd via de nieuwsflits (cf. virtuele deel)

(2) Forum

- o **na een succesvolle start** van het virtuele deel van het platform wordt er werk gemaakt van een **Belgian Mobility Forum** (1 x per vier jaar)
 - § Besluit (organisatie, inhoud) van het forum na evaluatie, 1 jaar na start
 - § Inhoud: mobiliteit in ruime zin



Vervolg1 Scenario Platform-mini

Taken voor uw organisatie

(welke input wordt er van u verwacht)

- Ter beschikking stellen van informatie over uw organisatie
 - o opstellen van een synthese van ca. 1 pagina ca. 1 dag
 - o een update van deze synthese << ½ dag per jaar
- Ter beschikking stellen van informatie over **uitgevoerde onderzoeken** en **lopende onderzoeken**
 - o in uw eigen taal en tot max. 3 jaar terug
 - o opstellen van een fiche per onderzoek van 1 à 2 pagina's ca. ½ u – 1u per fiche*
 - o toesturen van fiches via mail

De inhoud van een fiche is zeer beperkt (minder uitgebreid dan scenario Metadatabank). Er moet enkel gedacht worden aan	
- aansluiten van sleutelwoorden	bv. 4-20 begrippen
- een twintigtal gebruikelijke velden	contactgegevens / opdrachtgever / partners / benaming / duur / start / eind / ...

- o In geval van fundamentele wijzigingen << ½ u per fiche of aanvullingen fiches aanpassen

Het gaat om zeer beperkte aanpassingen . Voorbeeld van wijzigingen of aanvullingen: -wijziging van termijn	
-uitbreiding van de opdracht	

- o jaarlijkse controle van de fiches << ½ dag per jaar

- Mandateren van een universitaire vertegenwoordiger ½ dag

- o keuze tijdens één vergadering
- o één gemandateerde persoon voor alle Nederlandstalige universiteiten
- o één gemandateerde persoon voor alle Franstalige universiteiten

- Bijdrage leveren en participeren aan het nationale forum < 3 dagen / 4 jaar
- o na een succesvolle start van het "virtuele" platform

Indien u gekozen wordt als mandataris	
o deelname aan het opvolgingscomité (2x per jaar)	1-2 dagen / jaar

* De inschatting is dat de tijdsinput beperkt kan worden tot 0,5u indien er reeds een fiche van het onderzoek bestaat. Voor een volledig nieuwe fiche wordt de tijdsinput geschat op max. 1 u per fiche. Dit is minder dan bij het scenario Metadatabank, omdat er geen teksten worden geraagd over de inhoud, de methodologie en de onderzoeksresultaten.



Vervolg2 Scenario Platform-mini

Omschrijving van de voordelen (wat schiet u er mee op)

- De kennisuitwisseling wordt verbeterd
 - o de onderzoeksresultaten worden toegankelijker (er is een overkoepelende website met een metadatabank)
 - o op de website is volgende informatie terug te vinden
 - § een overzicht van de internationale instanties die een actieve vertegenwoordiging vragen
 - § profielen van de instanties die zich bezig houden met onderzoek naar mobiliteit en transport
 - § fiches over lopende en uitgevoerde onderzoeken tot 3 jaar terug
 - o er ontstaat een overzicht over (recente) onderzoeken uit de drie gewesten
 - o het overzicht van de organisaties wordt structureel bijgehouden
 - o de nieuwsflits presenteert nieuwe fiches
- Het **strategische inzicht** over het vakdomein neemt toe
 - o door het up-to-date houden van de metadatabank
 - o er is in een **(beperkte) mogelijkheid tot overleg** tussen onderzoekers en vertegenwoordigers van federale en gewestelijke overheden. De dialoog vindt plaats
 - § tijdens het halfjaarlijkse opvolgingscomité
 - § in functie van het Belgian Mobility Forum
- Het transport- en mobiliteitsonderzoek wordt ondersteund op het **nationale en internationale vlak**
 - o er wordt een overzicht gepresenteerd van de internationale instanties
 - o de oproepen tot participatie aan Europees / internationaal onderzoek worden **twee keer per jaar geanalyseerd** (in functie van de opvolgingscomités).

Omschrijving van de nadelen (wat loopt u mis)

- De kennisuitwisseling is niet volledig
 - o thesissen zijn niet in de databanken opgenomen
 - o de fiches over uitgevoerde onderzoeken gaat niet verder dan 3 jaar terug
- Het **strategische inzicht** over het vakdomein wordt niet volledig ondersteund
 - o er worden geen **strategische nota's** opgesteld over beleid en onderzoek
 - o er wordt geen structureel advies gegeven over de afstemming van het gespecialiseerd onderwijs op de toekomstige thema's
 - o de dialoog is beperkt (opvolgingscomité 2 x per jaar, forum 1 x per 4 jaar)
- Het transport- en mobiliteitsonderzoek wordt beperkt ondersteund op het **nationale en internationale vlak**
 - o de oproepen tot participatie aan Europees / internationaal onderzoek worden niet permanent bijgehouden



1.6.4 Scenario Platform-medio

Belangrijkste kenmerken

- Er wordt een platform opgezet dat invulling geeft aan het begrip platform in de breedste zin van het woord
 - o Een "virtueel" platform: de kennis wordt door middel van metadatabanken gebundeld
 - o Een "fysiek" platform: er wordt samenwerking en overleg tussen organisaties tot stand gebracht
- Het "virtuele" deel van het platform komt in grote trekken overeen met het scenario Metadatabank en Platform-mini
 - o overzicht van de internationale instanties die een actieve vertegenwoordiging vragen uit België op het vlak van transport- en mobiliteitsonderzoek
 - o profielen van de instanties die zich bezig houden met onderzoek naar mobiliteit en transport
 - o onderzoeken op het vlak van mobiliteit en transport volgens een systeem van fiches
- De belangrijkste verschillen:
 - mogelijkheid rond participatie aan Europees onderzoek worden om de 2 maanden opgevolgd
 - het uploaden van fiches kunt u ook zelf doen ofwel via mail
 - u kunt er ook voor kiezen om volledige documenten in pdf aan te leveren (aanvullend aan de fiche)
 - er wordt een nieuwsbrief via mail rondgestuurd
 - o met hyperlinks naar korte artikelen die in pdf worden aangeleverd door leden
 - o er wordt tevens een nieuwsbrief opgesteld met
 - o achtergrondinformatie over strategisch beleid en onderzoek
 - o specifieke aandacht voor de dialoog tussen onderzoekers en beleidsmakers
 - o aansprekende onderzoeken
 - het staat de instellingen vrij om ook samenvattingen van thesissen aan te leveren
 - het overzicht van afgeronde onderzoeken
 - o terug tot maximum 6 jaar in plaats van 10 jaar (scenario Metadatabank) of 3 jaar (Platform-mini)
 - o de fiche omvat naast sleutelwoorden en een twintigtal gebruikelijke velden
 - o ook inhoudelijke informatie en weergave van de onderzoeksresultaten
 - o in eerste instantie geen duiding van de methodologie
- Het "fysieke" deel van het platform is uitgebreider dan bij scenario Platform-mini.
 - (1) Opgvolgingscomité
 - o de samenstelling van het opvolgingscomité wordt uitgebreid
 - o nu: vertegenwoordigers van federale en gewestelijke administraties
 - o uitbreiding: twee vertegenwoordigers van universiteiten (1xF, 1xNL)
 - o frequentie: 3 x per jaar (i.p.v. 2 per jaar)
 - o inhoud: strategisch overleg over beleid en onderzoek
 - o Drie keer per jaar wordt er specifiek aandacht besteed rond deelname aan Europees onderzoek, waarover wordt gecommuniceerd via de nieuwsflits en de nieuwsbrief (cf. virtuele deel)
 - (2) Fora
 - o er wordt vanaf de start van het BeMoR net geopteerd voor het Belgian Mobility Forum (1 x per vier jaar)
 - o inhoud: mobiliteit in ruime zin
 - o bij een gunstige evaluatie (1 jaar na start), wordt er beslist om al dan niet een jaarlijks thematisch forum te houden



Vervolg1 Scenario Platform-medio

Taken voor uw organisatie

(welke input wordt er van u verwacht)

- Ter beschikking stellen van informatie over uw organisatie
 - o opstellen van een synthese van ca. 1 pagina ca. 1 dag
 - o een update van deze synthese << ½ dag per jaar
 - Ter beschikking stellen van informatie over uitgevoerde onderzoeken en lopende onderzoeken (en thesissen op vrijwillige basis)
 - o in uw eigen taal en tot max. 6 jaar terug
 - o opstellen van een fiche per onderzoek van 1 à 2 pagina's ca. 1u – 3u per fiche*
 - o u kunt zelf fiches uploaden
- | | |
|---|---|
| De inhoud van een fiche is iets minder uitgebreid dan scenario Metadatabank. Er moet gedacht worden aan | |
| - een korte inhoud | ca. 1/3 ^e pagina |
| - een korte weergave van de onderzoeksresultaten | ca. 1/3 ^e pagina |
| - aanduiden van sleutelwoorden | bv. 4- 20 begrippen |
| - een twintigtal gebruikelijke velden | contactgegevens / opdrachtgever / partners / benaming / duur / start / eind / ... |
- o in geval van fundamentele wijzigingen ca. 1u – 2u per fiche of aanvullingen fiches aanpassen
- | | |
|--|--|
| Het gaat om beperkte aanpassingen. Voorbeeld van wijzigingen of aanvullingen: | |
| - het onderzoek is afgerond, bijkomende informatie i.v.m. de conclusie (enkele regels) | |
- o jaarlijkse controle van de fiches ca. ½ dag per jaar
- Mandateren van een universitaire vertegenwoordiger voor deelname aan het opvolgingscomité ½ dag
 - o één gemandateerde persoon voor alle Nederlandse universiteiten
 - o één gemandateerde persoon voor alle Franstalige universiteiten
- Bijdrage leveren en participeren aan het nationale forum < 3 dagen / 4 jaar
 - Bijdrage leveren en participeren aan het thematisch forum < 3 dagen / jaar
 - o indien na evaluatie beslist wordt jaarlijks een thematisch forum te houden
 - Bijdrage leveren aan de nieuwsbrief:
 - o minimum 1 keer per jaar (bijdrage of interview) < 1 dag / jaar
- | | |
|---|--------------------|
| Indien u gekozen wordt als mandataris | |
| o deelname aan het opvolgingscomité (3x per jaar) | 1,5-3 dagen / jaar |
| o meewerken aan een adviesnota i.v.m. strategisch beleid | 1 dag / jaar |
| o meewerken aan een adviesnota i.v.m. strategisch onderzoek | 1 dag / jaar |

*De inschatting is dat de tijdspanne beperkt kan worden tot 1u indien er reeds een fiche van het onderzoek bestaat. Voor een volledig nieuwe fiche wordt de tijdspanne geschat op max. 3u per fiche. Dit is iets minder dan bij het scenario Metadatabank, omdat er geen teksten worden gevraagd over de methodologie. Het is meer dan bij het scenario Platform-mini, omdat er ook teksten worden gevraagd over inhoud en onderzoeksresultaten.



Vervolg2 Scenario Platform-medio

Omschrijving van de voordelen (wat schiet u ermee op)

- De kennisuitwisseling wordt verbeterd
 - o de onderzoeksresultaten worden toegankelijker (er is een overkoepelende website met een metadatabank)
 - o op de website is volgende informatie terug te vinden
 - o een overzicht van de internationale instanties die een actieve vertegenwoordiging vragen
 - o profielen van de instanties die zich bezig houden met onderzoek naar mobiliteit en transport
 - o fiches over lopende en uitgevoerde onderzoeken tot 6 jaar terug
 - o er ontstaat een overzicht over (recente) onderzoeken uit de drie gewesten
 - o het overzicht van de organisaties wordt structureel bijgehouden
 - o de nieuwsflits presenteert nieuwe fiches en werkt met hyperlinks
- Het strategische inzicht over het vakdomein neemt sterk toe
 - o door het up-to-date houden van de metadatabank
 - o er is in een mogelijkheid tot overleg tussen onderzoekers en vertegenwoordigers van federale en gewestelijke overheden. De dialoog vindt plaats
 - o in het opvolgingscomité (driemaal per jaar)
 - o in functie van het Belgian Mobility Forum
 - o tijdens het jaarlijkse thematische forum (indien hiertoe wordt besloten)
 - o de nieuwsbrief geeft achtergrondinformatie over beleid en onderzoek
 - o er worden strategische nota's opgesteld over beleid en onderzoek
- Het transport- en mobiliteitsonderzoek wordt behoorlijk ondersteund op het nationale en internationale vlak
 - o er wordt een overzicht gepresenteerd van de internationale instanties
 - o de oproepen tot participatie aan Europees / internationaal onderzoek worden om de twee maanden geanalyseerd

Omschrijving van de nadelen (wat loopt u mis)

- De kennisuitwisseling is niet volledig
 - o thesissen zitten op vrijwillige basis in de databanken
 - o de fiches over uitgevoerd onderzoeken gaan tot 6 jaar terug
- Het strategische inzicht over het vakdomein wordt bijna volledig ondersteund
 - o er wordt geen structureel advies gegeven over de afstemming van het gespecialiseerd onderwijs op de toekomstige thema's
- Het transport- en mobiliteitsonderzoek wordt bijna volledig ondersteund op het nationale en internationale vlak
 - o de oproepen tot participatie aan Europees / internationaal onderzoek worden niet permanent bijgehouden, maar slechts om de twee maanden



1.6.5 Scenario Platform-maxi

Belangrijkste kenmerken

- Er wordt een platform opgezet dat invulling geeft aan het begrip platform in de breedste zin van het woord
 - o Een "virtueel" platform: de kennis wordt door middel van metadatabanken gebundeld
 - o Een "fysiek" platform: er wordt samenwerking en overleg tussen organisaties tot stand gebracht

- Het "virtuele" deel van het platform komt in grote trekken overeen met de scenario's Metadatabank, Platform-mini en Platform-medio
 - o overzicht van de internationale instanties die een actieve vertegenwoordiging vragen uit België op het vlak van transport- en mobiliteitsonderzoek
 - o profielen van de instanties die zich bezig houden met onderzoek naar mobiliteit en transport
 - o onderzoeken op het vlak van mobiliteit en transport volgens een systeem van fiches

De belangrijkste verschillen:

- Mogelijkheid rond participatie aan Europees onderzoek worden permanent opgevolgd
- De website is interactief (met gebruiksgenererde inhoud) en dynamisch
 - o Er kunnen korte nieuwsjes voor de website worden aangeboden
 - § personeelswisseling, nieuwe website van uw instelling,
 - o U blijft op de hoogte van het laatste nieuws via RSS-feed en podcasts
 - o Er kunnen virtuele gemeenschappen worden gecreëerd
 - o Informatie kan ook via een visuele selectie van organisaties (geografische weergave) worden opgezocht
- Er wordt een contract afgesloten met uw organisatie. U krijgt een vergoeding voor het indienen van de fiches. U dient tevens een volledig document in pdf.
- Er wordt een nieuwsflits via mail rondgestuurd
 - o met hyperlinks naar uitgebreide artikelen die in pdf worden aangeleverd door leden
- Er wordt tevens een nieuwsbrief opgemaakt met
 - o achtergrondinformatie over strategisch beleid en onderzoek
 - o specifieke aandacht voor de dialoog tussen onderzoekers en beleidsmakers
 - o aansprekende onderzoeken
- de instellingen leveren ook de samenvattingen van thesissen
- het overzicht van afgeronde onderzoeken
 - o terug tot maximum 10 jaar (zoals bij scenario Metadata), in plaats van 6 jaar (Platform-medio) of 3 jaar (Platform-mini)
 - o de fiche omvat naast duiding van sleutelwoorden en een twintigtal gebruikelijke velden
 - § inhoudelijke informatie en weergave van de onderzoeksresultaten
 - § voor elk onderzoek duiding van de methodologie



Vervolg1 Scenario Platform-maxi

- Het "fysieke" deel van het platform is nog uitgebreider dan bij Platform-medio.

(1) Opvolgingscomité

- o de samenstelling van het opvolgingscomité wordt uitgebreid
 - § nu: vertegenwoordigers van federale en gewestelijke administraties
 - § uitbreiding: twee vertegenwoordigers van universiteiten (1xF, 1xNL)
- o frequentie: 4 x per jaar (i.p.v. 3 x per jaar)
- o inhoud: strategisch overleg over beleid, onderzoek en onderwijs
 - § permanent wordt er specifiek aandacht besteed rond deelname aan Europees onderzoek, waarover wordt gecommuniceerd via de nieuwsflits, de nieuwsbrief evenals via de website (rss-feed, podcast) (cf. virtuele deel)
 - § er wordt gediscussieerd over de afstemming van het onderwijs op het beleid en het onderzoek

(2) Fora

- o er wordt vanaf de start van het BeMoR net geopteerd voor het Belgian Mobility Forum (1 x per vier jaar)
 - § inhoud: mobiliteit in ruime zin
- o elk jaar wordt een thematisch forum georganiseerd
 - § met uitzondering van het jaar waarin het 4-jaarlijkse forum plaatsvindt
 - § het opvolgingscomité kiest het thema



Vervolg2 Scenario Platform-maxi

Taken voor uw organisatie

(welke input wordt er van u verwacht)

- Ter beschikking stellen van informatie over uw organisatie
 - o opstellen van een synthese van ca. 1 pagina ca. 1 dag
 - o een update van deze synthese << ½ dag per jaar
- Ter beschikking stellen van informatie over uitgevoerde onderzoeken, lopende onderzoeken en thesissen
 - o in uw eigen taal en tot max. 10 jaar terug
 - o opstellen van een fiche per onderzoek van 1 à 2 pagina's ca. 1u – 4u per fiche⁶
 - o u kunt zelf fiches uploaden
 - o het aanbieden van volledige documenten in pdf << ½ dag per jaar

De inhoud van een fiche is volledig (zoals bij scenario metadata). Er moet gedacht worden aan	
- een korte inhoud	ca. 1/3 ^e pagina
- een korte duiding van de methodologie	max. 1/4 ^e pagina
- een korte weergave van de onderzoeksresultaten	ca. 1/3 ^e pagina
- aanduiden van sleutelwoorden	bv. 4 – 20 begrippen
- een twintigtal gebruikelijke velden	contactgegevens / opdrachtgever / partners / benaming / duur / start / eind / ...

- o in geval van fundamentele wijzigingen of aanvullingen fiches aanpassen ca. 1u – 2u per fiche

Voorbeeld van wijzigingen of aanvullingen:	
- het onderzoek is afgerond; bijkomende informatie i.v.m. de conclusie (enkele regels)	
- wijziging van de onderzoeksmethode	


- o jaarlijkse controle van de fiches en documenten ca. ½ dag per jaar
- Mandataren van een universitaire vertegenwoordiger voor deelname aan het opvolgingscomité (trimestrieel) ½ dag / jaar
- o één gemandateerde persoon voor alle Nederlandse universiteiten
- o één gemandateerde persoon voor alle Franstalige universiteiten
- Bijdrage leveren en participeren aan het nationale forum < 3 dagen / 4 jaar
- Bijdrage leveren en participeren aan het thematisch forum < 3 dagen / jaar
- Bijdrage leveren aan de nieuwsbrief:
 - o minimum 1 keer per jaar (bijdrage of interview) < 2 dagen / jaar
- Aanleveren van korte nieuwsjes voor de website < ½ dag / jaar

Indien u gekozen wordt als mandatarie	
o deelname aan het opvolgingscomité (4x per jaar)	2-4 dagen / jaar
o meewerken aan een adviesnota i.v.m. strategisch beleid	1 dag / jaar
o meewerken aan een adviesnota i.v.m. strategisch onderzoek	1 dag / jaar
o meewerken aan een adviesnota i.v.m. onderwijs	1 dag / jaar

⁶ De inschatting is dat de tijdsinput beperkt kan worden tot 1u indien er reeds een fiche van het onderzoek bestaat. Voor een volledig nieuwe fiche wordt de tijdsinput geschat op max. 4 u per fiche, zoals bij het scenario Metadata. Er wordt meer gevraagd dan bij het scenario Platform-medio (ook rekening met de inhoud, de onderzoeksresultaten en methodologie).



Vervolg3 Scenario Platform-maxi

<p>Omschrijving van de voordelen (wat schiet u ermee op) </p> <ul style="list-style-type: none">- De kennisuitwisseling wordt maximaal verbeterd<ul style="list-style-type: none">o de onderzoeksresultaten worden toegankelijker (er is een overkoepelende website met een metadatabank)o op de website is volgende informatie terug te vinden<ul style="list-style-type: none">§ een overzicht van de internationale instanties die een actieve vertegenwoordiging vragen§ profielen van de instanties die zich bezig houden met onderzoek naar mobiliteit en transport§ fiches over lopende en uitgevoerde onderzoeken tot 10 jaar terug§ u krijgt een vergoeding voor het indienen van ficheso er ontstaat een overzicht over onderzoeken uit de drie gewesteno het overzicht van de organisaties wordt structureel bijgehoudeno de nieuwsflits presenteert nieuwe fiches en werkt met hyperlinkso de website biedt informatie nieuwsteitjes aan (op de site zelf, via rss-feed en podcast)- Het strategische inzicht over het vakdomein neemt fundamenteel toe<ul style="list-style-type: none">o door het up-to-date houden van de metadatabanko er is in een mogelijkheid tot overleg tussen onderzoekers en vertegenwoordigers van federale en gewestelijke overheden. De dialoog vindt plaats<ul style="list-style-type: none">§ tijdens het opvolgingscomité (vier keer per jaar)§ in functie van het Belgian Mobility Forum§ tijdens de jaarlijkse thematische forao de nieuwsbrief geeft achtergrondinformatie over beleid en onderzoeko er worden strategische nota's opgesteld over beleid, onderzoek en onderwijs<ul style="list-style-type: none">§ er wordt dus ook structureel advies gegeven over de afstemming van het gespecialiseerd onderwijs op de toekomstige thema's- Het transport- en mobiliteitsonderzoek wordt optimaal ondersteund op het nationale en internationale vlak<ul style="list-style-type: none">o er wordt een overzicht gepresenteerd van de internationale instantieso de oproepen tot participatie aan Europees / internationaal onderzoek worden permanent bijgehouden

<p>Omschrijving van de nadelen (wat loopt u mis) </p> <ul style="list-style-type: none">- in principe: geen



4.13 Bijlage dertien: Synthese van de reacties op de vraag “Wat is het voorkeursscenario van uw organisatie?”

- Federaal Planbureau (Maud Nautet)
 - o Start met “platform mini” (+ evolutie naar “platform maxi”)
 - o “Uniformisations des information sur une fiche doit se faire par les gestionnaires du plateforme”
 - o “Pas imposer trop de conditions en matières d’adhésion”
 - o “Rencontre physique des différents acteurs est un plus du projet *BeMoR nef*”
- De Lijn (Marc Nuytemans)
 - o Reactie volgt
 - o “Principieel akkoord met opzet, weliswaar zonder engagement tot deelname” (interview)
- MOW Algemeen Beleid (Etienne De Winne)
 - o “Platform medio”
 - o “Enkel metadatabank is te eng”
 - o “Databank van organisaties en onderzoek moet voortdurend geactualiseerd worden”
- Logic – PHL (Toni Fonteyn)
 - o “Platform mini”
 - o “Hoofdaandacht naar metadatabank + minimum overleg en networking is noodzakelijk”
 - o “Algemeen: positief, maar moet complementair en compatibel zijn met regionale platformen (bv. Logistiek platform Limburg”
- GRT (Philippe Toint / Eric Cornélis)
 - o Scenario metadatabank
 - o “Même pour ce scénario là, nous ne sommes que partiellement convaincus d’un retour positif”
 - o “L’investissement nécessaire pour les autres scenarii dépassent largement nos possibilités”
 - o “Nous admettons que nous espérons [.....] que l’initiative puisse déboucher [.....] sur une plateforme davantage orientée vers la collecte des données (un vrai besoin) que vers la diffusion des résultats”
- Centre d’Analyse Spatiale et Urbaine – CORE (Isabelle Thomas)
 - o “Débordée pour le moment “
 - o Elle est prête à l’alimenter, mais il faut réduire au maximum les tâches administratives (interview)
- IBSR (Michèle Guillaume)
 - o “Platform maxi”
 - o “plateforme maxi est la plus intéressante et susceptible par la multitude des services et informations qu’elle offre, de provoquer l’intérêt le plus grand
 - o “l’investissement en temps qu’elle induit devrait être largement compensé par l’apport en connaissances et les contacts qu’elle provoquera inévitablement”
 - o Favorable au principe de la plateforme avec un volet “physique”
- VSV (Eddy Klijnen)
 - o “Nu jammer genoeg geen tijd om dit te bekijken”
- VIM (Nicole Van Doninck / Mark Keppens / Koen Valgaeren)
 - o Scenario “Platform medio” aangevuld met elementen van “Platform maxi”
 - o “Verkiest een hoog ambitieniveau”.
 - o “Erkent de meerwaarde van een mobiliteitsplatform, waarbij kennis over uitgevoerde en lopende studies binnen het Vlaams, Waals en Brussels gewest beschikbaar is”
 - o “Besteed voldoende aandacht aan terugkoppeling van de bevinden van het opvolgingscomité”
- STIB – Etudes générales et stratégiques (Olivier Colla)
 - o “Platform mini”
- MOSI-T / Research Group MOBI – VUB (Cathy Macharis) + ETEC / (Joeri Van Mierlo)
 - o Scenario metadatabase
 - o “Het platform vraagt een grotere inspanning tov de meerwaarde die het zou kunnen bieden”.
- IGEAT – ULB (Frédéric Dobruszkes)
 - o Scenario “Platform medio”



- VIL (Bart Van Nieuwenhuysse / Alex Van Breedam)
 - o Start met "platform mini" (+ groeipad)
 - o "Op KT iets realiseren met uitbreidingsmogelijkheden"
 - o "Combinatie van virtueel en fysiek (forum) werkt aanstekelijk"
- FUCaM (Bart Jourquin)
 - o Scenario metadatabase (mais "platform maxi" le plus attrayant)
 - o "Plutôt demandeur d'avoir un lieu où un certain nombre de données puissent être centralisées, ne fut-ce qu'à travers des liens internet, en ce compris les travaux scientifiques et thèses"
 - o "Ainsi, le scénario metadatabase semble le plus approprié, dans la mesure où nous n'avons pas les moyens de participer au scénario maxi, qui est évidemment le plus attrayant"
- MOW Afdeling Mobiliteit en Verkeersveiligheid (Wilfried Goossens)
 - o Scenario metadatabank (zeker in eerste fase + uitbouw maximaal)
 - o "Optie Metadatabank in vier scenario's gelijk houden (maximale invulling)"
 - o Meenemen van elementen uit andere scenario's
 - o fiches zelf uploadbaar (cf. platform maxi)
 - o documenten al dan niet in pdf (cf. vrijwillig bij platform medio)
 - o visuele selectie – geografisch (cf. platform maxi)
- MET (Dominique Van Duyse)
 - o "sous réserve des autorités supérieures : à priori plateforme minimale autrement metadatabase"
 - o "impact financier?"
- FOD Mobiliteit en Vervoer (Laurent Demilie / Luc Lebrun / Jean-Paul Gailly)
 - o "Platform mini", mits enkele wijzigingen
 - o "L'introduction des fiches se fait par upload via un site"
 - o "Pour les mots clés et le titre l'introduction par l'organisme en Anglais et langue maternelle est nécessaire"
 - o "Dans la mesure du possible un lien direct vers le document même ou le site sur lequel is peut être téléchargé est nécessaire"
 - o "L'introduction facultative d'un résumé de la recherche et / ou de la méthodologie doit être possible"
 - o Raisonement pour le platform mini
 - o Sa souplesse : la décision d'organiser un Belgian Mobility Forum se fait après une évaluation de la première année
 - o L'apport de flash info, et du suivi des participations à des projets de recherche internationaux
 - o Son coût moindre dû aux frais de traduction réduit
- Vakgroep Geografie – Ugent (Frank Witlox)
 - o "Zo'n initiatief kan m.i. enkel werken onder het Platform Maxi (dat vraagt natuurlijk wel wat tijd/inspanning, maar eens geïmplementeerd wordt dit een extreem nuttig instrument!"
- Poles Risques – FPMS (Pierre Dehombreux)
 - o "Pour ce qui est de notre préférence entre les différentes plates-formes, elle se situe entre mini et medio : nous sommes fort sensibles à la dissémination des sujets de thèse ; l'évaluation bimensuelle de la participation aux projets de recherche est sans doute nécessaire car les délais sont parfois courts et il faut parfois pouvoir réagir rapidement. Cela nous semble toutefois une cadence « à ne pas dépasser".
- POD Wetenschapsbeleid (Georges Jamart)
 - o Scénario "Platform medio" semble assez réaliste
 - o "On ne peut pas présenter la plate-forme comme une initiative de l'autorité fédérale sans un accord formel de coopération"
 - o "Une personne peut difficilement représenter officiellement l'ensemble des universités francophones ou flamands"
 - o "Nous avons supporté pendant plusieurs années le SMIS (Système d'Information sur la Mobilité Durable)"
 - o à évaluer
 - o "Il existe déjà des banques de métadonnées comme FEDRA qui décrivent les projets de recherche"
 - o Il vaut mieux encourager / aider les différents acteurs à diffuser l'information dont ils disposent à partir de leur site propre et répertorier les banques de données existantes (répertoire de répertoires).
 - o L'initiative INVENT (inventaire du potentiel scientifique belge) qui concerne tous les domaines de recherche pourrait être supporté par la plateforme pour la thématique mobilité et transports
- CIEM (Xavier Tackoen, Pierre Arnoldt, Allassane-Ballé Ndiaye)
 - o "Nous souhaiterions pouvoir discuter de votre projet avec les universités partenaires du CIEM. Nous vous proposons dès lors de vous recontacter".
- OCW (Claude Van Rooten)
 - o "Het OCW opteert voor een evolutief platformscenario. Deze optie is een neutraal advies van het OCW als wetenschappelijke adviesinstelling, gebaseerd op alle verzamelde informatie in de haalbaarheidsstudie"
 - o "De financiële participatie staat in relatie tot de toekomstige betrokkenheid van het OCW"



4.14 Bijlage veertien: rapporteringen in opvolgingscomité (vierde)

OPZOEKINGSCENTRUM VOOR DE WEGENBOUW <small>INSTITUUT BIJ TOEPASSING VAN DE BESLUITWET VAN 30-01-1947 WOLUW EDAL 42-1200 BRUSSEL</small> AFDELING MOBILITEIT OPVOLGINGSCOMITÉ BeMoRnet Belgian Mobility Research network	
Notulen van het 4 ^e opvolgingscomité, gehouden op 26 mei 2008	
Aanwezig: <ul style="list-style-type: none"> • POD Wetenschapsbeleid • FOD Mobiliteit en Vervoer, Dienst Mobiliteit en Veiligheidsbeleid • Federaal Planbureau • Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) • Opzoekingscentrum voor de wegenbouw, Afdeling Mobiliteit • Opzoekingscentrum voor de wegenbouw, Afdeling Mobiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> • GEORGES JAMART • LAURENT DEMILIE • MAUD NAUTET • WILFRIED GOOSSENS • WANDA DEBAUCHE • HINKO VAN GEELLEN
Afwezig: <ul style="list-style-type: none"> • FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie • Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale • Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) • POD Duurzame Ontwikkeling • Departement Economie, Wetenschappen Innovatie (EWI) • Ministère de la Région Wallonne (MRW) 	<ul style="list-style-type: none"> • GEORGES ALLO • KOEN VANDEKERKHOVE • DOMINIQUE VAN DUYSSE • CEDRIC VANDEWALLE • LIESBET SCHRUEERS • ALAIN GILLIN

Volgende punten komen aan bod:

1. Inleiding
2. Stand van zaken
3. Metadata & platformen
4. Aanvullend advies
5. Afspraken

1. Inleiding

De aanwezigen worden welkom geheten op dit vierde opvolgingscomité van de haalbaarheidsstudie 'BeMoRnet'.

Georges Jamart vervangt Monique Blanken als lid van het opvolgingscomité.

- Monique Blanken heeft de POD Wetenschapsbeleid verlaten.
- Georges Jamart geeft aan dat hij gedurende twee jaar betrokken is geweest bij het platform 'leefbare steden' en in mindere mate bij het platform 'indicatoren voor duurzame ontwikkeling'. Beide platformen hebben relatief weinig succes gekend.

Er wordt geconstateerd dat meerdere leden van het opvolgingscomité afwezig zijn.

- Georges Allo, Cedric Vandewalle, Dominique Van Duyse en Alain Gillin hebben zich verontschuldigd.
- Georges Jamart geeft aan dat dit wellicht te maken heeft met de workshops in het kader van de 'Lente van het Leefmilieu'; er volgt een korte discussie over deze workshops. Naar verluidt is de participatie van universitaire onderzoekers vrij beperkt.

Wanda Debauche geeft aan dat de haalbaarheidsstudie *BeMoRnet* ten einde loopt.

- Het contract van het OCW eindigt op 31 juni 2008. Het vierde opvolgingscomité is daarmee de laatste formele vergadering tijdens de haalbaarheidsstudie.
- Ze bedankt bij voorbaat al de aanwezigen voor de input, en spreekt de hoop uit dat de studie BeMoR net een vervolg krijgt. Ze geeft aan dat de haalbaarheidsstudie zeer interessant was voor het OCW. De studie heeft in elk geval geleid tot een verhoogd inzicht in het vakdomein voor wat betreft het organisatorische vlak.
- Ze uit de wens dat het OCW een rol speelt in een vervolg. Ze geeft aan dat er signalen zijn vanuit ECTRI om België te vertegenwoordigen.

2. Stand van zaken (slide 3 tot en met 8)

Hinko van Geelen geeft, aan wat de realisaties zijn in de haalbaarheidsstudie.

- toegenomen inzicht in de situatie in België (context, organisaties in het vakdomein)
- Belgische instellingen:
 - databank in excel (gebaseerd op de bilaterale gesprekken)
 - Aantrekkelijke voorbeeldische van een organisatie (van het OCW), verder uit te werken en te verifiëren bij de organisaties na het besluit tot het opzetten van BeMoR net. Lay out nader uit te werken bij vervolg.
 - Overzichtsschema's E (overheid), F (Kennisinstellingen) en G (belangenorganisaties). Situatie juni 2008, versie F en NL.
- Internationale instellingen: opgenomen in de schema's
- Onderzoek:
 - databank in excel (ontwerpstructuur); invulling op basis van beschikbare info.
 - Voorbeeldische (verschillend naar scenario). Voorbeeld = studie BeMoR net. Lay out nader uit te werken bij vervolg.

Ten aanzien van deze zaken werden geen opmerkingen geplaatst.

3. Metadata & Platformen

Hinko van Geelen neemt het overzicht door van de metadata en platformen.

Georges Jamart geeft aan dat DWIT (portaal Research.be) valt onder de POD Wetenschapsbeleid.

Wilfried Goossens vraagt zich af of VITO informatie aanlevert voor IWETO. Hinko van Geelen zoekt dit na.

Gezamenlijk wordt verbazing geuit over het feit dat disciplines "mobiliteit" en "transport" niet zijn terug te vinden bij Cref.be. Wellicht zijn de studies terug te vinden onder andere disciplines.

Wanda Debauche geeft aan het spijtig te vinden dat het OCW slechts tegen het einde van de haalbaarheidsstudie informatie heeft gekregen over SMIS, een initiatief dat gelijkaardig was aan BeMoR net.

Georges Jamart geeft aan dat er nog minstens twee redenen waren waarom SMIS is stopgezet:

- de financiering van het project SMIS was gelimiteerd in de tijd
- de betrokken onderzoeker van de ULB werkt niet meer voor prof. Hequ.
- Bruno Kestemont werkt momenteel bij het NIS.

De databank ISDO paste binnen onderzoeksacties PODO (1996-2001). Georges Jamart heeft de demotie van de metadatabank van internet gehaald. Hij geeft aan dat het in de basis een goed idee was, maar dat het niet helemaal duidelijk was wat er wel en wat er niet moest worden ingestopt. Men was niet volledig overtuigd van het project.

Ten aanzien van **Le Portail Mobilité** geeft Georges Jamart aan dat de betrokken persoon dezelfde persoon is die vroeger op het project SMIS werkte (Bruno Kestemont). Hij zal de coördinaten nagaan en overmaken.

Met betrekking tot de digitale bibliotheek (**Statbel et Information économique**) vraagt Wilfried Goossens zich af hoe dat wordt beheerd, of de studies er toevallig of systematisch in de bibliotheek worden geplaatst.

Georges Jamart gaat in op de **ervaring van POD Wetenschapsbeleid met platformen**. De constatering die zijn vermeldt hij aan: bij het platform Leefbare Steden konden sommige mensen inderdaad niet echt met elkaar overweg. Er was ook geen logische keuze ten aanzien van de betrokken personen.

Hij geeft ook aan dat het platform Biodiversiteit wel naar behoren functioneert. Dit platform is op een andere manier ontstaan (internationale verplichting). Dit platform heeft een behoorlijk wetenschappelijk karakter. Het gaat om een andere type van onderzoekers, die sterk geïnteresseerd zijn.

Ten aanzien van het **gesprek met de NCP's** vraagt Wilfried Goossens naar de samenstelling van CIS-Trans.

Wanda Debauche geeft aan dat het geluid dat van de NCP's komt een heel positief geluid is ten aanzien van BeMoR net. Met name de potentiële uitbreiding van CIS-Trans is positief, en geeft invulling aan het idee om te komen tot integratie met bestaande organisaties.

Georges Jamart verwijst naar de FRDO (federale raad voor duurzame ontwikkeling), in de schoot waarvan verschillende werkgroepen zijn opgericht (waaronder een werkgroep mobiliteit).

4. Aanvullend advies (slide 17 tot en met 29)

Het aanvullende advies wordt doorgenomen aan de hand van de presentatie, onderverdeeld naar de twee gestelde vragen (voorkeursscenario / participatie).

Er wordt kort gesproken over het kader waarbinnen bepaalde reacties moeten worden gezien. Zo zijn de reacties van sommigen onderzoekers erg gereserveerd. Dit komt doordat de meerwaarde van een algemeen overzicht minder belangrijk is voor onderzoekers die de focus leggen op een deelaspect (zoals bv. modellering).

Iedereen in de vergadering is er mee akkoord dat in besteksvoorwaarden van toekomstige studies de verplichting kan worden opgenomen om fiches volgens een vaste format op te maken.

5. Afspraken

Er wordt afgesproken dat de volgende documenten worden overgemaakt aan de leden van het opvolgingscomité:

- de laatste versie van de schema's van de organisaties en inhoudelijke afbakening
- een lijst van de leden van CIS-Trans

Er werd beslist om na de verlofperiode (september / oktober) een feedback moment te voorzien naar de gecontacteerde organisaties (nader in te vullen na de haalbaarheidsstudie). Dit kan doorgaan bij het OCW (in Sterrebeek).



4.15 Bijlage vijftien: overzicht metadata en platformen

Research.be

www.research.be

- **Portaal** voor onderzoek en innovatie *online sinds 2003*
 - Overzicht van onderzoek en innovatie in België en in een Europees of internationaal samenwerkingsverband
 - Venster op wetenschappelijke activiteit in België voor actoren in onderzoek en innovatie, politieke beleidsmakers en de bedrijfswereld
 - Dienst voor Wetenschappelijk en technische informatie
 - Portaal in het Nederlands, Frans en Engels
 - Verschillende zoekmotoren opgenomen, waaronder INVENT

INVENT

www.belspo.be/belspo/invent/pres_nl.stm

- **Inventaris** van het Belgisch wetenschappelijk potentieel (van de overheidsinstellingen)
 - Informatie op te zoeken naar onderzoeksprojecten, onderzoekseenheden en onderzoekspersoneel
 - Databank met daarin de informatie over het onderzoek verzameld door
 - de Franse Gemeenschap www.cref.be
 - de Vlaamse Gemeenschap www.ewi-vlaanderen.be/iweto
 - de Federale overheid www.belspo.be
 - Gegevens zijn ook terug te vinden op de sites van voornoemde Gemeenschappen
 - Gegevens worden hun aangereikt door de **universiteiten**
 - Beschrijving over projecten: Nederlands, Frans en Engels
 - POD Wetenschapsbeleid stond in voor het indexeren van de eenheden volgens discipline
 - Exact sciences 11 categorieën met subcategories
 - Human sciences 5 categorieën met subcategories
 - Social sciences 14 categorieën met subcategories

Cref.be

www.cref.be

- **Banque de données** “Recherche” du Conseil des Recteurs
 - Pour l’ensemble de la communauté universitaire francophone de Belgique:
 - unités de recherche
 - projets de recherche qui y sont associés
 - Les données disponibles relèvent de l’année 2007
 - à actualiser à la fin de chaque année académique
 - Actuellement, seule une version en français est proposée
 - Des centaines de disciplines – mais pas “mobilité” ou “transport”

IWETO

www.ewi-vlaanderen.be/iweto



-
- **Databank** “IWETO” - inventaris wetenschappelijk en technologisch onderzoek Vlaanderen
 - Lopend onderzoek aan de Vlaamse universiteiten (minstens vanaf 2005)
 - Algemene projectinformatie
 - Beschrijvingen van onderzoeksploegen en hun expertise, uitrusting en internationale samenwerkingsverbanden
 - Gegevens aangereikt door universiteiten
 - Minimale kwaliteitseisen om beschikbaar te zijn op website
 - Bepaalde gegevens enkel voor beleid bestemd en dus niet openbaar
 - Volgende versie: eind 2007 - begin 2008 (nog niet)
 - Eén van de toepassingsdomeinen: Infrastructuur, ruimtelijke ordening en stedenbouw
 - Plan Vlaanderen i2010 - goedgekeurd 20 juli 2006 door de Vlaamse Regering
 - “Iweto kent aanzienlijke beperkingen; het is niet aangewezen nog te investeren in dit model”

FEDRA

www.belspo.be/belspo/fedra/pres_nl.stm

- **Gegevensbank** over onderzoeksacties
 - onderzoeksacties gefinancierd door de POD Wetenschapsbeleid
 - nationale en internationale meerjarige onderzoeksacties om het Belgische wetenschappelijke en technische potentieel te versterken
 - Zoekmogelijkheden op woord / naam onderzoeker of instelling / naam of thema van onderzoekactie / sector of discipline of domein
 - Voorbeelden relevante onderzoeksacties:
 - Wetenschap voor duurzame ontwikkeling (SSD) (lopend)
 - Duurzame mobiliteit PODO1 (afgerond)
 - Één van de studies: **SMIS**

SMIS

www.ulb.ac.be/ceese/SMIS/themes.htm

- **SMIS** - “Sustainable Mobility Information System”
 - informatiesysteem over mobiliteit waarin internet als medium centraal staat
 - Op het snijpunt van verschillende disciplines betrokken bij duurzame mobiliteit (economie / sociologie / ...)
 - Onderdeel van groter project Duurzame Ontwikkeling Metadatabank (**ISDO**)
 - Veel aandacht naar standaard voor metadatagegevens
 - KUL (Prof. Dr. Louis Albrecht) + ULB (prof. Dr. Walter Hecq)
 - Info van W. Hecq: KUL wilden het niet voortzetten
 - website functioneert nog, maar wordt niet bijgehouden
 - Pageviews 1997 - 2008: 9.084 (top: 1.349; 2007: 806)
 - 24% bezoekers uit België, 9% VS, overige < 5%



ISDO

www.belspo.be/issd

- **Databank “ISDO”** - Informatiesysteem Duurzame Ontwikkeling
 - Onderzoeksactie van POD Wetenschapsbeleid: PODO (1996-2001)
 - Hulpmiddelen ter ondersteuning van onderzoek
 - Duurzame Mobiliteit was één van de vijf thema's
 - Doel: zoekinstrument en communicatiekanaal
 - Onderdelen van ISDO
 - Metadatabank: catalogus van gestandaardiseerde beschrijvende fiches als antwoord op de vragen
 - Wie beschikt over welke deskundigheid?
 - Welke informatie word waar geproduceerd?
 - Onder welke vorm en onder welke voorwaarden zijn de gegevens beschikbaar?
 - Welke methodologie ligt aan de grondslag?
 - Wat is de kwaliteit van de gegevens?
 - Etc.
 - Databank indicatoren voor duurzame ontwikkeling
 - Online informatie
 - Agenda
 - De demosite www.belspo.be/issd functioneert niet meer (in 2007 nog wel)

INSPIRE programme

<http://inspire.jrc.it/index.cfm>

- INSPIRE: Infrastructure for Spatial Information in the European Community
 - Directive 2007/2/EC of the European Parliament and of the Council: rules on metadata
 - Gericht op ruimtelijke data, niet op onderzoek

Le portail mobilité

http://statbel.fgov.be/port/mob_fr.asp

- **Portail** - toutes les données sur la circulation et le transport en Belgique
 - Verzamelpagina met meer dan honderd hyperlinks
 - In principe gegevens, m.b.t. verkeer en vervoer
 - Toch ook: andere info
 - Etudes, publications et analyses (Frans, Nederlands en Engelse studies)
 - Littérature
 - Lettres d'informations électroniques
 - Bibliothèques
 - Personnes de contact
 - Portail et sites non-statistiques



Statistique et Information économique <http://statbel.fgov.be/studies/default.asp>

- Digitale **bibliotheek** van studies, rapporten, working papers eindverhandelingen en doctoraatsverhandelingen (een selectie van studies, ca. 90 studies in de categorie verkeer en vervoer)
 - 49 onderwerpen, waaronder mobiliteit, en verkeer en vervoer
 - Google-achtige lijst met belangrijkste informatie
 - Samenvatting na één muisklik
 - Mogelijkheid om studies down te loaden (externe link, pdf)

METAWAL <http://www.lepur.geo.ulg.ac.be/BDDWEB/Etudes.html>

- Metadatabase - beheerd door Waalse overheid
 - Te bereiken via <http://cpdt.wallonie.be> - état du territoire wallon - base de données études
 - Conférence Permanente du Développement Territorial
 - Zeven domeinen, waaronder 'transports'
 - Ca. 70 studies m.b.t. mobiliteit en transport
 - Chemins de fer 2 studies
 - Général 10 studies
 - Mobilité 28 studies
 - Routes 7 studies
 - Transport public 14 studies
 - Voies navigables 4 studies
 - Per studie: informations générales / informations particulières / disponibilité / références / table des matières

CDDM (Centre de Diffusion et de Documentation sur la Mobilité) <http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/Initiatives/cddm/>

Online catalogus van de Waalse overheid

- als onderdeel van het Waalse mobiliteitsportaal <http://mobilite.wallonie.be>
- Gecreëerd in 2001 in het kader van het netwerk van Waalse mobiliteitsdeskundigen
- Verschillende delen
 - "Dossiers documentaires" (18): elk dossier geeft een erg beknopt overzicht van een aantal documenten die geleend kunnen worden over het onderwerp; geen info over studies zelf.
 - Inventaire des dernières acquisitions du CDDM": laatste overzicht dateert van oktober 2005
 - Online catalogus wordt uitgebreid met nieuwe aanwinsten

Platformen - ervaring van POD Wetenschapsbeleid

- **Leefbare Steden / Indicatoren voor duurzame ontwikkeling** (niet meer functionerend)
 - Niet optimale onderlinge relaties van de betrokkenen
 - Ontbreken van duidelijke structuur (bv. geen opvolgingscomité)
 - Zwaartepunt bij organisatie van congressen / seminars (met mogelijke discrepantie tussen vraag en aanbod)
 - Politici niet systematisch uitgenodigd op congressen
 - Ontbreken van aansprekende sprekers / krachten achter het platform



4.16 Bijlage zestien: Engelstalige presentatie t.b.v. gesprek met National Contact Points

BeMoR net
Belgian Mobility Research network

Haalbaarheidsstudie naar een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek
Etude de faisabilité d'une plate-forme de concertation scientifique de la recherche belge en mobilité et transport
Feasibility study for the implementation of a Belgian network on mobility and transport research

Meeting with NCP's 23-04-2008

Commissioned by: Belgian Science Policy
Service provider: Belgian Road Research Centre
Monitoring committee: be-rijdt

Contact: Monique Blanken
Contact: Hisko van Geelen

Feasibility study BeMoR net

Agenda

Objective of the meeting

- Explanation of BeMoR net
- Intermediary results in reference to BeMoR net
- Exchange ideas about links between BeMoR net and NCP's

Explanation

1. Introduction
2. Objectives
3. Monitoring committee
4. Scientific methodology
5. Organizations
6. Scope definition

Intermediary results

1. Awareness of initiatives, and cooperation between regions
2. Some expectations and needs
3. Some added values and possibilities

Link with NCP's

1. Exchange ideas

Meeting with NCP's - April 24th 2008

Feasibility study BeMoR net

1. Introduction

Project BeMoR net – Belgian Mobility Research network
"Feasibility study for the implementation of a Belgian network on mobility and transport research"

- 14 months (end : june 2008)
- Commissioned by: POLITIQUE SCIENTIFIQUE FEDERALE
- Service provider: CRR OCW Mobility division
- Persons involved: Wanda DEBAUCHE, Hinko VAN GEELEN

Meeting with NCP's - April 24th 2008

Feasibility study BeMoR net

2. Objectives

Specific objectives (ST, LT)
Operational objectives

1. Maintain lively exchange of views and consultation on mobility and transport.
Basic idea: to support mobility and transport research in the LT and to gain a strategic insight.

- Based on a vision of the future for the sector and on knowledge of the shortcomings; recommendations by researchers for the strategic orientation of research programmes.
- Determine the skills required in future; help to define education and training schemes for future researchers.
- Forum to pass on ideas / recommendations; stimulate the dialogue between the world of research and policy-makers.
- Outline an action plan.

Vision → Dialogue stimulation

Meeting with NCP's - April 24th 2008

Feasibility study BeMoR net

2. Objectives

Specific objectives (ST, LT)
Operational objectives

2. Provide national and international support for Belgian mobility and transport research.
Disseminate the results of scientific studies, both at the Belgian and the international level.

- Network as a forum for promoting research in Belgium.
- Strengthen the international reputation of Belgium and its researchers.

Promotion → Information dissemination

Meeting with NCP's - April 24th 2008

Feasibility study BeMoR net

2. Objectives

Specific objectives (ST, LT)
Operational objectives

4. Facilitate the formation of multidisciplinary teams.
Catalyst in setting up partnerships / research teams.
Network function:
- between Belgian researchers.
- between Belgian and foreign researchers.
5. Assist specialized education in word and deed.
Help to define and orientate training programmes.
Advisory role for specialized education in the field of mobility and transport.

Network → Advice

Meeting with NCP's - April 24th 2008



2. Objectives

Feasibility study
BeMoR net

Agenda

Explanation

Intermediary results

Link with NCP's

Specific objectives (ST, LT)
Operational objectives

- Define the conditions for setting up the consultation forum.
- Monitor scientific and administrative activities.
- Make research activities accessible.
- Stimulate the exchange of information.
- Determine the strengths and weaknesses for mobility and transport research.
- Promote Belgian expertise at the international level.

CRR
OCW

Meeting with NCP's - April 24th 2008

3. Monitoring committee

Feasibility study
BeMoR net

Agenda

Explanation

Intermediary results

Link with NCP's

COMPOSITION : different perspectives

- Mobility
- Economy
- Innovation

POD Wetenschapsbeleid
FOD Mobiliteit en Vervoer
FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie
POD Duurzame Ontwikkeling
FPB Federaal planbureau

Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Departement Economie, Wetenschap en Innovatie

Ministère de la Région Wallonne
Ministère de l'Équipement et des Transports

CRR
OCW

Meeting with NCP's - April 24th 2008
Mobiel Brussel

4. Scientific methodology

Feasibility study
BeMoR net

Agenda

Explanation

Intermediary results

Link with NCP's

Neutrality !

CRR
OCW

Meeting with NCP's - April 24th 2008

5. Organizations

Feasibility study
BeMoR net

Agenda

Explanation

Intermediary results

Link with NCP's

Which organizations ?

See schedules C, E, F & G

Various diagrams have been developed for relevant organizations eligible for participation in BeMoRnet:

- a general diagram (diagram C – organizations), further developed into diagrams by type
- diagram E – government agencies (preparation of policies)
- diagram F – universities
- diagram G – interest groups : not in BeMoR net (objectivity? research?)

The objective of these diagrams is manifold:

- a distinction by type of organization, in order to put the vision of each organization as well as possible in its context;
- to present a survey of the organizations involved in scientific research in the fields of mobility and transport;
- to assess which mobility topics are less investigated than others, which topics could be given more attention in future;
- an instrument to trigger the discussion with the contacted organizations as to what organizations should be best invited to participate in het BeMoRnet forum;
- a means to demonstrate the great number of organizations that may be interested to become a party in a cooperative scheme such as the BeMoRnet forum. This also gives an idea of how complex the mobility and transport landscape is;
- a division into types of organization, to permit the setting up of the data base.

CRR
OCW

Meeting with NCP's - April 24th 2008

6. Scope definition

Feasibility study
BeMoR net

Agenda

Explanation

Intermediary results

Link with NCP's

Terms: **no univocal definition**

See schedule D

Basic Workingfields BeMoR net

Mobility = movement of people

Transport = movement of goods

+ relevant themes coming from related disciplines

Verkeerskunde	= bestudering verkeer en verkeerstoeepassingen
Planologie	= relatie tussen beleid en ruimte
Milieu / Energie	= relatie tussen mens en omgeving, energiebronnen
Economie	= beheer schaarste (productiemiddelen en goederen)
Gedragwetenschap	= menselijk gedrag
Recht	= rechtsordering van de samenleving
ICT	= informatie- en communicatietechnologie

Shows the complexity of the field of mobility and transport

All research related to the indicated themes and the types of transport are interesting for BeMoR net.

CRR
OCW

6. Scope definition

Feasibility study
BeMoR net

Agenda

Explanation

Intermediary results

Link with NCP's

Type of research

See schedule D

Conceptual / Benchmarking / Strategic / ...

- Development of an instrument (when and how to use etc)
- Accessibility indicators
- Feasibility study for heavy trucks
- Depth analysis of traffic safety

Territorial plans **not** part of BeMoR net

Data **not** part of BeMoR net

Political programs / actionsplans **not** part of BeMoR net

Exceptions!!

CRR
OCW

Meeting with NCP's - April 24th 2008



Feasibility study BeMoR net

Awareness of initiatives, and cooperation between regions

Agenda

Explanation

Intermediary results

Link with NCP's

General

- Rather ad hoc and personal, no structural monitoring.
- Improvement would not be a bad thing.
- BeMoRnet could be instrumental in improving the flow of information.

Government agencies

- Government agencies already work together, through the federal level:
 - o CIS-Transport, a permanent commission of the Interministerial Conference for Science Policy (IMCSP), for international cooperation;
 - o ICDO/CIDD, an interdepartmental commission for durable development – cross-cutting for POD DO / SPP DD, the federal public programming service for durable development;
 - o IMCSP;
 - o FRDO/CFDD, the Belgian Federal Council for Sustainable Development;
 - o ICMIT/CIMIT, an interministerial conference for mobility, infrastructure and telecommunication.
- Cooperations are not structural enough, and interference of the federal level is not always welcomed except when both a region and a federal authority have direct benefits, like in Beliris.
- People meet at the European and Benelux levels.
- Also contacts in initiatives at the federal level, especially for legislation and regulation.

Meeting with NCP's - April 24th 2008

CRR OCW

13

Feasibility study BeMoR net

Some expectations and needs

Agenda

Explanation

Intermediary results

Link with NCP's

General

There are no fully negative reactions to BeMoRnet. The reactions vary:

- enthusiastic and supportive:
 - o "finally an attempt at a strategic vision";
 - o "a good instrument to become aware of what is being investigated, also within the region";
- expectative and reserved:
 - o "wait and see";
 - o "the added value over other initiatives should be more obvious".

Administrative burden

- The administrative burden must not be increased further.
- The time to be spent on a file card system (like IVETO, the inventory of scientific and technological research in Flanders) is called "too much" by some respondents.

File card system

- A file card system appears to be the most appropriate form.

Meeting with NCP's - April 24th 2008

CRR OCW

14

Feasibility study BeMoR net

Some added values and possibilities

Agenda

Explanation

Intermediary results

Link with NCP's

A few comments on possibly interesting options:

- reactions to the idea of a newsletter are either positive or negative – in the latter case because of the multitude of existing newsletters;
- calls for representation of Europe: the existence of national contact points (NCP's) is pointed out;
- top-down information from public authorities: controversial;
- press reviews: rather not, as this overshoots the objectives of the forum;
- vacancy reviews: controversial.

Meeting with NCP's - April 24th 2008

CRR OCW

Feasibility study BeMoR net

Exchange of ideas

Agenda

Explanation

Intermediary results

Link with NCP's

BeMoR net

- Opinion about the initiative
- Expectations
- Needs

Remarks

- Active vs Passive: not everyone aware of opportunities + participation of researchers on european level
- Scientific vs Mobility & Transport

Ideas

- Information feedback
- Participation meetings

Meeting with NCP's - April 24th 2008

CRR OCW

16



4.17 Bijlage zeventien: samenvattende fiches (NL, F en E)

BeMoR net		Belgian Mobility Research network	
Algemene informatie			
Titel	BeMoR net – haalbaarheidsstudie naar een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek		
Acroniem	BeMoR net		
Website	Internet adres		
Taal	Nederlands / Frans / Engels	Samenvatting	Nederlands / Frans / Engels
Studiegebied	België		
Opdrachthouder	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW), afdeling mobiliteit	Woluwedal 42	1200 Brussel www.brcc.be
Contactpersonen	Wanda Debauche, afdelingshoofd	02-775 82 46	w.debauche@brcc.be
	Hinko van Geelen, onderzoeker	02-775 82 39	h.vangeelen@brcc.be
Opdrachtgever	Federaal Wetenschapsbeleid – Dienst Onderzoeksprogramma's	Wetenschapsstraat 8	1000 Brussel www.belspo.be
Contactpersonen	Georges Jamart	02-238 36 90	georges.jamart@belspo.be
Partners	n.v.t.		
Stuurgroep	POD Wetenschapsbeleid, FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Economie, POD Duurzame ontwikkeling, MRW, MET, Departement MOW, Departement EWI, Mobiris, Federaal planbureau, OCW		
Startdatum	Maart 2007		
Einddatum	Juni 2008		
Statuut	Lopend onderzoek		
Publicatiedatum	Juni 2008		
Beschikbaarheid	Document volledig downloadbaar / beperkte informatie beschikbaar / op te vragen bij opdrachtgever / op te vragen bij opdrachtgever / beperkte kosten /		
Informatiedrager	Papier / CD-ROM / pdf / word		

Samenvattende fiche

1. algemene informatie
2. Inhoud
3. conclusies & noodzakelijke adviezen

Inhoud

Achtergrond

De haalbaarheidsstudie *BeMoR net* gaat na of het zinvol is om een platform voor wetenschappelijk overleg over het Belgische transport- en mobiliteitsonderzoek op te zetten. Via bilaterale gesprekken wordt afgetoetst welke richting een dergelijk platform best op zou gaan. Meerdere constateringingen liggen ten grondslag aan deze studie, onder meer:

- de achterblijvende participatiegraad van Belgische wetenschappers aan het internationale onderzoek;
- de beperkte betrokkenheid van België bij het vaststellen van de Europese onderzoeksagenda;
- de onderzoeksresultaten voor thema mobiliteit en transport zijn verspreid terug te vinden;
- het transport- en mobiliteitsonderzoek is eerder reactief en minder gebaseerd op strategisch inzicht.

Methodologie

Op basis van de opgezette doelstellingen en de inhoudelijke afbakening van het platform, werden de relevante beleids- en onderzoeksorganisaties geconsulteerd aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst. Deze bilaterale en neutrale aanpak liet het toe om relevante informatie te verkrijgen over de organisaties zelf en hun aandachtspunten in het domein van mobiliteit en transport. Daarnaast werd ingegaan op de behoeften aan een wetenschappelijk platform voor mobiliteit en transport. Parallel aan de gesprekken vond desktop research plaats met betrekking tot de organisaties enerzijds en platformen / metadatabanken anderzijds.

De verzamelde informatie werd gestroomlijnd in tussentijdse conclusies en besproken met het opvolgingscomité. Vervolgens werd overgegaan tot het opbouwen van scenario's voor het platform, omdat het platform verschillend kan worden uitgewerkt afhankelijk van het ambitieniveau. De scenario's werden voorgelegd aan de personen waarmee in een eerder stadium de gesprekken mee zijn gevoerd, met twee heldere vragen:

- 1) Wat is het voorkeursscenario voor uw organisatie?
- 2) Is uw organisatie bereid te participeren? (enkel tijd of ook financieel?)

Deze tweede consultieronde werd besproken met het opvolgingscomité. Ook een synthese van (huidige en vroegere) initiatieven om de informatie te bundelen (metadata of platform) werd doorgenomen. Op basis van de verzamelde informatie werd overgegaan tot het opstellen van een einddocument, waarin de opdrachtgever een voorstel doet ten aanzien van het voorkeursscenario.

Resultaten

- een overzicht van de organisaties in België die zich bezig houden met mobiliteit en transport: overzichtsschema's, databank in Excel, voorbeeldfiche;
- overzicht van de internationale instellingen waar onderzoeksmogelijkheden zijn in het vakdomein: overzichtsschema's;
- overzicht van onderzoek: databank in Excel – in opbouw, voorbeeldfiche;
- inzicht in metadatabanken / platformen: overzicht van huidige initiatieven, overzicht van vroegere initiatieven;
- werkingsprincipes / uitgangspunten van het op te zetten platform: algemeen, taken;
- overzicht van opgebouwde scenario's voor het platform: "virtueel" platform, "fysiek" platform;
- voorkeursscenario: van de geconsulteerden, van het opvolgingscomité, van de opdrachtgever (advies).

Dit fiche is opgemaakt in juni 2008.



BeMoR net Belgian Mobility Research network

Conclusies & noodzakelijke adviezen

Op basis van de haalbaarheidsstudie is er aldus een overzicht ontstaan van vakdomein mobiliteit en transport, voor zowel wat betreft de inhoudelijke afbakening als de betrokken organisaties. Dit overzicht is belangrijk om een juiste invulling van het platform te kunnen nastreven. Een dergelijk overzicht kan aan de basis staan van een strategisch inzicht, wat ten dienste kan staan aan alle betrokkenen bij het onderzoek (zowel voor de organisaties die beleid uitstippelen en onderzoek uitschrijven als de organisaties die zelf onderzoek uitvoeren).

Een belangrijke conclusie is dat er **geen uitgesproken voorkeur** is voor één van de opgemaakte scenario's. Het is aangegeven te werken met een evolutief scenario, waarbij vanaf het begin een eindbeeld wordt geschetst waarnaar in de loop der jaren wordt toegewerkt. Dit vergt uiteraard garanties of minstens intenties om *BeMoR net* met enthousiasme over meerdere jaren te ondersteunen, zonder politieke kleur.

Het **evolutionaire voorkeursscenario** voor *BeMoR net* moet volgens het OCW de volgende basis volgen:

- een scenario dat duidelijke overzichten aanbiedt;
- een scenario dat de deelname aan het internationale onderzoek stimuleert;
- een scenario dat meer is dan enkel een informatieve tool;
- een scenario dat invulling geeft aan de vijf kwaliteitsaspecten (volledigheid, continuïteit, toegankelijkheid, aantrekkelijkheid, participatie);
- een scenario waarin communicatie een heel belangrijke deel in beslag neemt;
- een scenario dat zich inpast in bestaande structuren, en dat past in toekomstige beleidsplannen.

Enkele **achterliggende redenen** voor het opstellen van een platform volgens deze vertrekbasis zijn:

- het ontbreken van een structurele gelegenheid waar over mobiliteit en transport wordt gedebatteerd, gelinkt aan strategisch overheidsbeleid. Strategisch onderzoek naar mobiliteit en transport verdient de aandacht die het in het dagdagelijkse leven inneemt;
- De profilering van België binnen de Europese onderzoekswereld kan versterkt worden. De participatie van Belgische onderzoekers aan Europees onderzoek is nog niet optimaal;
- Platformen ten aanzien van mobiliteit en transport functioneren in de ons omringende landen naar behoren. Hierdoor wordt de dialoog gestimuleerd. Dat moet in België ook kunnen;
- Het opzetten van een metadatabank is nuttig, zodat de kennis over de gewestgrenzen heen verder kan toenemen. Een metadatabank volstaat echter niet om de dialoog te stimuleren: een platform biedt bijkomende voordelen.

Algemene uitgangspunten voor het platform *BeMoR net* volgens het voorkeursscenario

- het platform *BeMoR net* wordt opgesteld op een structurele basis;
- het is aangewezen dat zowel de federale overheid als de drie gewesten zich achter het initiatief scharen.

Vervolg

Om een degelijk platform op te zetten is een goede voorbereiding essentieel. De onderhavige haalbaarheidsstudie *BeMoR net* is daar een onderdeel van. Er zijn echter nog meerdere stappen te zetten voor het opzetten van het platform volgens het hiervoor omschreven voorkeursscenario. Hieronder volgt een mogelijk scenario dat ruim de tijd neemt, en dat rekening houdt met integratie van *BeMoR net* in het deel mobiliteit en transport van het Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012

Tweede helft van 2008

- Terugkoppeling naar de gecontacteerden over de resultaten van de studie en over het mogelijke vervolg
- Een politieke beslissing waarbij van belang is: financiën / context (Octopus-overleg / federale regering / staatshervorming) / keuze om tot een platform te besluiten dat meerdere jaren gesteund wordt
- Overleg tussen de partijen die financiële middelen willen inbrengen over het vervolg en de rolverdeling
- Goedkeuringsprocedure van het ontwerp Federaal plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012

Het jaar 2009

- Opstarten van *BeMoR net*: aanloopjaar
- Procedure voor het bepalen van strategische visie: uit te werken door FOD Mobiliteit en Vervoer in samenspraak met de betrokken partijen; en integratie van *BeMoR net*

Het jaar 2010

- *BeMoR net* in acceleratie
 - o Functionerende metadatabank
 - o Opvolging van onderzoeksmogelijkheden internationaal
 - o Opstellen van de lange termijn visies als één van de uitwerkingen van het ontwerp Federaal plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2009-2012
 - o Mobiliteitsforum

De jaren 2011 / 2012 / 2013

- *BeMoR net* op kruissnelheid
 - o Metadatabank toenemend gebruikt
 - o Opvolging van onderzoeksmogelijkheden internationaal
 - o Lange termijn visies
 - Vervolg voor de lange termijn visie 2012
 - Afspraken voor wat betreft monitoring in functie van de aanpassing van lange termijn visie (2020 / 2030 / 2040 / 2050)
 - o Mogelijk eerste thematische forum als uitwerking van de thematische discussies

Dit fiche is opgemaakt in juni 2008.

3



BeMoR net Belgian Mobility Research network

General information

Title	BeMoR net – study into the feasibility of a forum for scientific consultation on Belgian transport and mobility research.				
Acronym	BeMoR net				
Web site	Internet address				
Language	Dutch / French / English	Summary	Dutch / French / English		
Study area	Belgium				
Contractor	Belgian Road Research Centre (BRRC), Mobility Division		Woluwedal 42	1200	Brussels www.brrc.be
Contacts	Wanda Debauche, head of division	02 775 82 46	w.debauche@brrc.be		
	Hinko van Geelen, researcher	02 775 82 39	h.vangeelen@brrc.be		
Client	Belgian Science Policy – Research Programme Service		Wetenschapsstraat 8	1000	Brussels www.belspo.be
Contact	Georges Jamart	02 238 36 90	georges.jamart@belspo.be		
Partners	n.a.				
Steering group	Belgian Federal Science Policy Office, Belgian Federal Mobility and Transport Office, Belgian Federal Economics Office, Belgian Federal Sustainable Development Office, Ministry of the Walloon Region (MRW), Walloon Ministry of Equipment and Transport (MET), Flemish Department of Mobility and Public Works (MOW); Flemish Department of Economics, Science and Innovation (EWI), Mobiris, Belgian Federal Planning Office, BRRC				
Starting date	March 2007				
Completion date	June 2008				
Status	Research in progress				
Publication date	June 2008				
Availability	Document <u>fully downloadable</u> / limited information available / <u>to be ordered from the contractor</u> / <u>to be ordered from the client</u> / limited cost /				

Belgian Mobility Research network

BeMoR net

BeMoR net is a forum for scientific consultation on Belgian transport and mobility research.

The forum centralizes information at the Belgian level and brings people closer together for participation in European research.

Summary sheet

1. General information
2. Contents
3. Conclusions & counsel needed

Contents

Background

The *BeMoR net* feasibility study investigates the usefulness of setting up a forum for scientific consultation on Belgian transport and mobility research. Bilateral interviews are conducted to explore the most appropriate orientation for such a platform. Several findings have prompted this study, including:

- the lagging participation of Belgian scientists in international research;
- the limited involvement of Belgium in establishing the European research agenda;
- the scattered availability of research results in the field of mobility and transport;
- the fact that transport and mobility research is reactive rather than based on strategic vision.

Methodology

With the objectives set and the scope defined for the forum, the relevant policy and research organizations were interviewed using a standardized questionnaire. This **bilateral and neutral approach** made it possible to obtain relevant information on the organizations themselves and their topics of concern in the field of mobility and transport. In addition, the needs for a scientific forum on mobility and transport were surveyed. Concurrently with the interviews, desktop research was conducted on the organizations on the one hand and forums and metadata banks on the other.

The collected information was streamlined into interim conclusions and discussed with the **monitoring committee**. After that, scenarios were built for the forum, as it can be developed in different ways depending on the level of ambition. The scenarios were submitted to the actors interviewed in the previous stage, together with two plain questions:

- 1) Which is the **preferred scenario** for your organization?
- 2) Is your organization ready to **participate**? (in terms of time only, or also financially?)

This **second consultation round** was discussed with the monitoring committee. A synthesis of (present and past) initiatives to centralize information (metadata or forum) was examined as well. With the collected information a final document was drafted, in which the contractor makes a proposal for a preferred scenario.

Results

- Survey of Belgian organizations involved in mobility and transport: overview diagrams, data bank in Excel, example sheet.
- Survey of international institutions holding out opportunities for research in the relevant area: overview diagrams.
- Survey of research: data bank in Excel – under construction, example sheet.
- View on metadata banks / forums: survey of present initiatives, survey of past initiatives.

This sheet was drafted in June 2008.



BeMoR net Belgian Mobility Research network

Conclusions & counsel needed

The feasibility study has yielded a survey of the area of mobility and transport, in terms of both scope and organizations involved. This survey is important with a view to a correct implementation of the forum. Such a survey can provide a basis for a strategic vision, which may be helpful for all parties involved in research (the organizations defining policies and tendering research as well as those actually conducting research).

One important conclusion is that there is **no marked preference** for one of the scenarios that were built. It has been recommended to work with by an *evolutive scenario*, i.e., defining a final scheme from the outset and working towards it in the course of years. This obviously requires commitments or at least intentions to support *BeMoR net* with enthusiasm for several years, without interference of political colour.

In the opinion of BRRC, the **preferred evolutive scenario** for *BeMoR net* should be built on the following basic principles:

- a scenario which offers clear surveys;
- a scenario which stimulates participation in international research;
- a scenario which is more than just an informative tool;
- a scenario which implements the five quality aspects (completeness, continuity, accessibility, attractiveness, participation);
- a scenario in which communication takes up a major part;
- a scenario which goes along with existing structures and fits within future policy plans.

A few **underlying reasons** for setting up a forum on these principles are:

- the lack of a structural opportunity to discuss mobility and transport issues, linked to strategic government policy. Strategic research into mobility and transport deserves attention commensurate with its importance in day-to-day life;
- the image of Belgium within the European research world can be strengthened. The participation of Belgian researchers in European research is still subject to improvement;
- mobility and transport forums operate properly in our neighbour countries. They stimulate dialogue. This should be possible in Belgium as well;
- building a metadata bank is useful to further increase knowledge across the regional borders. However, a metadata bank is not enough to stimulate dialogue; a forum has additional advantages.

General starting points for a *BeMoR net* forum along the lines of the preferred scenario:

- the forum is developed on a structural basis;
- it is recommended to have the initiative supported by both the federal government and the three regions.

Continuation

Good preparation is essential in setting up such a platform. The present *BeMoR net* feasibility study is a part of that. However, several further steps are needed to set up the forum in accordance with the preferred scenario described above. A possible scenario which takes ample time and allows for the integration of *BeMoR net* with the mobility and transport section of the Federal Plan for Sustainable Development 2009-2012 is described below.

Second half of 2008

- Feedback of the results of the study and of possible continuation to the interviewees.
- A political decision based on important considerations such as finance, context (Octopus consultation / federal government / state reform), and the option to go ahead with a forum and support it for several years
- Consultation on continuation and the share-out of tasks, between parties willing to contribute financially.
- Procedure for the approval of the draft Federal Plan for Sustainable Development 2009-2012.

Year 2009

- Launching of *BeMoR net*: start-up year.
- Procedure for defining a strategic vision: to be developed by the Belgian Federal Mobility and Transport Office in consultation with the parties involved, and integration of *BeMoR net*.

Year 2010

- *BeMoR net* speeding up:
 - o functional metadata bank;
 - o monitoring of opportunities for research at the international level;
 - o defining long-term visions as one of the implementations of the draft Federal Plan for Sustainable Development 2009-2012;
 - o mobility forum.

Years 2011 / 2012 / 2013

- *BeMoR net* at cruising speed:
 - o metadata bank increasingly used;
 - o monitoring of opportunities for research at the international level;
 - o long-term visions:
 - continuation for the long-term vision 2012;
 - arrangements for monitoring in keeping with the adaptation of the long-term vision (2020 / 2030 / 2040 / 2050);
 - o possibly a first thematic forum as a further development of thematic discussions.

3



BeMoR net Belgian Mobility Research network

Informations générales

Titre	BeMoR net – Etude de faisabilité d'une plateforme de concertation scientifique de la recherche belge en transport et mobilité		
Acronyme	BeMoR net		
Website	Adresse Internet		
Langue	Néerlandais / Français / Anglais	Résumé	Néerlandais / Français / Anglais
Domaine d'étude	Belgique		
Exécutant	Centre de recherches routières (CRR), division Mobilité	Boulevard de la Woluwe 42	1200 Bruxelles www.brrc.be
Personnes de contact	Wanda Debauche, chef de division Hinko van Geelen, chercheur	02-775 82 46 02-775 82 39	w.debauche@brrc.be h.vangeelen@brrc.be
Adjudicateur	Politique scientifique fédérale – Service Programmes de recherche	Rue de la science 8 1000	Bruxelles www.belspo.be
Personnes de contact	Georges Jamart	02-238 36 90	georges.jamart@belspo.be
Partenaires	néant		
Groupe-miroir	SPF Politique scientifique, SPF Mobilité et transports, SPF Economie, SPF Développement durable, MRW, MET, Département MOW, Département EWI, Mobiris, Bureau fédéral du plan, CRR		
Date de début	Mars 2007		
Date de fin	Juin 2008		
Statut	Recherche en cours		
Date de publication	Juin 2008		
Disponibilité	Document totalement téléchargeable / informations limitées disponibles / sur demande auprès de l'exécutant / sur demande auprès de l'adjudicateur / coûts limités /		
Format	Papier / CD-ROM / pdf / word		

1

Belgian Mobility Research network

BeMoR net

BeMoR net est une plateforme de concertation scientifique de la recherche belge en transport et mobilité.

La plateforme rassemble des informations au niveau belge et rapproche les personnes dans le cadre d'une participation à des projets européens de recherche.

Fiche récapitulative

1. Informations générales
2. Contenu
3. Conclusions & et avis nécessaires

Contenu

Toile de fond

L'étude de faisabilité *BeMoR net* a pour objectif de déterminer s'il est pertinent ou non d'établir une plateforme de concertation de la recherche belge en matière de mobilité et de transport. Des entretiens bilatéraux permettent ensuite de définir l'orientation la plus appropriée pour une plateforme de ce type. Diverses observations sont à la base de cette étude, notamment:

- le faible degré de participation des scientifiques belges à des activités de recherche au niveau international;
- l'implication limitée de la Belgique lors de l'établissement du programme de recherche européen;
- la dispersion des résultats de recherche en matière de mobilité et de transport, qui les rend difficilement accessibles;
- la recherche en matière de mobilité et de transport est plutôt réactive et moins basée sur une vision stratégique.

Méthodologie

Une fois les objectifs établis et le contenu de la plateforme délimité, un questionnaire standardisé a été envoyé aux différents organisations politiques et de recherche concernés. Cette approche bilatérale et neutre a permis d'obtenir les informations pertinentes sur les organisations en elles-mêmes et sur leurs questions prioritaires dans le domaine de la mobilité et des transports. Ensuite, on a étudié quels étaient les besoins d'une plateforme scientifique pour la mobilité et les transports. Parallèlement aux discussions, une recherche par ordinateur a eu lieu concernant les organisations d'une part et les plateformes / metabanques de données d'autre part.

Les informations collectées ont permis de rédiger des conclusions intermédiaires et ont été discutées avec le comité d'accompagnement. Ensuite, on a procédé à l'élaboration de scénarios pour la plateforme, car celle-ci peut être développée de diverses façons en fonction du niveau d'ambition. Les scénarios ont été présentés aux personnes avec lesquelles des discussions ont eu lieu antérieurement, avec deux questions claires:

- 1) Quel est le scénario que votre organisation préfère?
- 2) Votre organisation est-elle disposée à participer? (seulement du temps ou aussi de l'argent?)

Cette deuxième consultation a été discutée avec le comité d'accompagnement. Une synthèse des initiatives (actuelles et plus anciennes) visant à rassembler les informations (metadatabase ou plateforme) a également été parcourue. Sur base des informations collectées, on a procédé à la rédaction d'un document final, dans lequel l'exécutant formule une proposition par rapport au scénario de prédilection.

Résultats

- un relevé des organisations actives dans le domaine de la mobilité et du transport en Belgique: schémas récapitulatifs, bases de données en Excel, fiche d'exemple;
- un relevé des organismes internationaux présentant des possibilités de recherche dans le domaine: schémas récapitulatifs;
- aperçu de la recherche: base de données en Excel – en construction, fiche d'exemple;

2



BeMoR net Belgian Mobility Research network

Conclusions & avis nécessaires

L'étude de faisabilité a donc résulté en une vue d'ensemble du domaine de la mobilité et des transports, aussi bien en ce qui concerne la délimitation du contenu que les organisations impliquées. Cet aperçu est important si l'on veut établir correctement le contenu de la plateforme. Il peut constituer la base d'une vision stratégique, ce qui peut bénéficier à l'ensemble des personnes du secteur (aussi bien les organisations qui établissent la politique et soumissionnent la recherche que les organisations qui réalisent cette recherche).

Une conclusion majeure est qu'il n'y a **aucune préférence marquée** pour un des scénarios. Il a été recommandé de travailler avec un scénario évolutif, dans lequel un objectif final est esquissé dès le départ et vers lequel il faut tendre au fil des ans. Ceci exige naturellement des garanties ou du moins des intentions de soutenir *BeMoR net* de manière enthousiaste, sans couleur politique.

Le scénario de prédilection évolutif pour *BeMoR net* doit, selon le CRR, suivre les principes de base suivants:

- un scénario qui offre des aperçus clairs;
- un scénario qui stimule la participation à la recherche internationale;
- un scénario qui est plus qu'un simple outil informatif;
- un scénario qui présente les cinq aspects de la qualité (exhaustivité, continuité, accessibilité, attractivité, participation);
- un scénario dans lequel la communication joue un rôle majeur;
- un scénario qui s'adapte aux structures existantes, ainsi qu'aux futurs plans de politique.

Quelques raisons sous-jacentes à la mise sur pied d'une plateforme selon ces principes sont:

- l'absence d'une opportunité structurelle de discuter des questions de mobilité et de transport, en rapport avec une politique stratégique des pouvoirs publics. La recherche stratégique en mobilité et en transport mérite une attention proportionnelle à leur importance dans notre vie quotidienne;
- l'image de la Belgique au sein du monde européen de la recherche peut être renforcée. La participation des chercheurs belges à la recherche européenne n'est pas encore optimale;
- Les plateformes concernant la mobilité et les transports fonctionnent correctement dans nos pays voisins. Elles stimulent le dialogue. Cela doit également être possible en Belgique;
- L'établissement d'une metadatabase est utile pour continuer à augmenter les connaissances au-delà des frontières régionales. Cependant, une metadatabase ne suffit pas pour stimuler le dialogue: une plateforme offre des atouts supplémentaires.

Points de départ généraux pour la plateforme *BeMoR net* selon le scénario de prédilection

- la plateforme *BeMoR net* est établie sur une base structurelle;
- il est recommandé que cette initiative soit soutenue aussi bien par le gouvernement fédéral que par les trois régions.

Continuation

Une bonne préparation est essentielle à l'élaboration d'une plateforme solide. La présente étude de faisabilité *BeMoR net* en fait partie. Cependant, diverses étapes doivent encore être franchies avant que ne soit mise sur pied une plateforme conforme au scénario de prédilection décrit ci-avant. Un éventuel scénario qui prend le temps nécessaire et qui prend en compte l'intégration de *BeMoR net* dans la partie mobilité et transports du Plan fédéral de développement durable 2009-2012

Deuxième moitié de 2008

- Feedback des résultats de l'étude et de l'éventuelle continuation des personnes contactées
- Une décision politique qui tient compte de questions importantes telles que le financement, le contexte (Concertation octopartite / gouvernement fédéral / réforme de l'Etat) / choix d'opter pour une plateforme q soutenue pendant des années
- Concertation sur la continuation et sur la répartition des tâches entre les parties qui souhaitent apporter leur contribution financière
- Procédure d'approbation du projet de Plan fédéral de développement durable 2009-2012

Année 2009

- Lancement de *BeMoR net*: année de mise en route
- Procédure de détermination d'une vision stratégique: doit être développée par le SPF Mobilité et Transports en concertation avec les parties impliquées, et intégration de *BeMoR net*

Année 2010

- *BeMoR net* prend de la vitesse
 - o Metadatabase fonctionnelle
 - o Suivi des possibilités de recherche au niveau international
 - o Etablissement des visions à long terme en tant qu'une des implémentations du Plan fédéral de développement durable 2009-2012
 - o Forum mobilité

3