



Maatschappij- en Gedragwetenschappen

Duurzame bereikbaarheid van de Randstad (DBR)

Verkorte programmabrochure voor de 3de ronde DBR (2011)

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Doel	5
	2.1 De zes DBR-thema's	5
	2.2 Het thema voor de derde ronde DBR	9
	2.3 Afstemming op afgerond en lopend onderzoek	12
	2.4 Budget van het DBR-programma	13
3	Richtlijnen voor aanvragers	14
	3.1 Wie kan aanvragen	14
	3.2 Wat kan aangevraagd worden	14
	3.3 Wanneer kan aangevraagd worden	16
	3.4 Het opstellen van de aanvraag	17
	3.5 Specifieke subsidievoorwaarden	17
	3.6 Het indienen van een aanvraag	18
4	Beoordelingsprocedure	19
	4.1 Procedure	19
	4.2 Criteria	20
	4.3 Samenstelling commissies	22
5	Overige informatie	24
	5.1 Contact	24

1 Inleiding

De minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft samen met de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I)¹ het initiatief genomen voor het meerjarig onderzoeksprogramma Duurzame bereikbaarheid van de Randstad.

Het DBR programma gaat over vraagstukken op het gebied van duurzame mobiliteit in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling, energietransitie en klimaatverandering. Het DBR programma is toekomstgericht. De tijdshorizon is ruim dertig jaar. Het programma richt zich op in- en externe bereikbaarheid van de Randstad, inclusief mainports en steden, voor personen, goederen en informatiestromen. Het betreft fundamenteel-strategisch onderzoek dat dient uit te monden in wetenschappelijke hoogwaardige resultaten. Het programma moet de samenhang en samenwerking tussen gammadisciplines en het brede palet van bètaonderzoek op verkeer- en vervoerskundig gebied intensiveren.

Onderzoekers worden via dit programma uitgedaagd om in interuniversitaire onderzoeksvoorstellen hun visie op de bereikbaarheidsproblematiek en mogelijke oplossingen voor deze problematiek te schetsen. Uit de onderzoeksvoorstellen moet duidelijk worden hoe de resultaten van het voorgestelde onderzoek kunnen bijdragen aan de aanpak van de genoemde bereikbaarheidsproblematiek. Inhoudelijke kwaliteitscriteria bij het definiëren van duurzame bereikbaarheid van de Randstad in de toekomst zijn:

- beperking van reistijden, vooral tussen de grote steden, tussen wonen en werken;
- vergroting van de betrouwbaarheid van reistijden, onder andere door meer robuustheid van infrastructuurnetwerken, zodat deze bestand zijn tegen onverwachte gebeurtenissen (zoals ongelukken en weersomstandigheden);
- versterking van de economische vitaliteit en de internationale concurrentiepositie van de Randstad;
- bevordering van de duurzaamheid van het transport- en infrastructuursysteem, mede in het licht van klimaatverandering en energietransitie.

Het betreft hier een verkorte brochure gericht op de derde ronde DBR. Aan deze brochure kunnen geen rechten worden ontleend. Voor een uitgebreide beschrijving van zowel de politiek-maatschappelijke context van het DBR programma als de zes DBR thema's wordt verwezen naar de DBR brochure van de eerste ronde, zie www.nwo.nl/dbr.

Derde ronde DBR (2011)

Het DBR programma is in 2008 van start gegaan en kent drie subsidierondes. In de eerste ronde zijn vier deelprogramma's gehonoreerd op het gebied van duurzamer goederenvervoer; recreatief verkeer; reizigersinformatie; en geïntegreerde netwerken. In een tweede ronde in 2009 zijn drie programma's gehonoreerd betreffende klimaatverandering, ruimtelijke ontwikkeling en vervoersgedrag; innovatief prijsbeleid; en samenhangende strategieën voor een duurzaam bereikbare Randstad. Met het restant budget zijn in 2010 drie kleinere programma's gehonoreerd betreffende de introductie van elektrisch vervoer;

¹ In feite betreft het de ambtsvoorganger bij het eerdere ministerie van Verkeer en Waterstaat dat is samengevoegd met dat van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu; het ministerie EL&I is een samenvoeging van de voormalige ministeries van Economische Zaken en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

mobiliteitsmanagement en klimaatverandering; en klimaatbestendig beheer en onderhoud van infrastructuurnetwerken.

Deze brochure betreft de derde subsidieronde met beperkte omvang en heeft als thema 'Afstemming ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid', ook wel *Transit Oriented Development (TOD)* genoemd. De derde ronde DBR maakt ook praktijkgericht en door buitenlandse voorbeelden geïnspireerd onderzoek mogelijk, waarbij beoogd wordt onderzoek te doen plaatsvinden in een tweetal praktijkcasussen binnen de Noordvleugel (Groot Amsterdam) en de Zuidvleugel van de Randstad. De derde ronde DBR is gericht op planologen met affiniteit voor mobiliteit én verkeerskundigen met affiniteit voor planologie. Echter ook andere disciplines, zoals bijvoorbeeld bestuurskundigen met affiniteit voor planologie, kunnen onderdeel vormen van een consortium. Voor een inhoudelijke beschrijving van het thema voor de derde ronde DBR wordt verwezen naar paragraaf 2.2.

Het DBR programma zal worden uitgevoerd door de beste academische onderzoeksgroepen in Nederland. Het onderzoek dient vernieuwend te zijn, van hoog wetenschappelijk niveau (kwaliteit en utilisatiegraad conform NWO-eisen), multidisciplinair, internationaal georiënteerd en (maatschappelijk en bestuurlijk) relevant. Het dient gevoed te worden door de strategische kennisvragen van de ministeries IenM en EL&I, andere publieke partijen en wellicht ook private partijen. Het onderzoek in de derde ronde DBR dient daarnaast geïnspireerd te zijn door het CPB-rapport Stad en Land (2010). Tenslotte wordt vermeld dat het DBR programma wordt uitgevoerd binnen het thema Verbinden van Duurzame Steden (VerDus) en daarmee ook inhoudelijke kenniskoppelingen heeft met andere onderzoeksprogramma's die binnen VerDuS zijn of worden ontwikkeld.

De selectie en prioriteitstelling van onderzoeksvorstellen vinden plaats in het kader van de beoordelingsprocedure. De uitvoering van het programma levert een belangrijke bijdrage aan de kennisbasis voor een duurzame bereikbaarheid van de Randstad op de langere termijn. Daarnaast draagt het programma bij aan het opleiden van jonge onderzoekers op dit gebied (doordat promovendi en postdocs worden ingeschakeld, de mogelijkheid bestaat stage te lopen bij de overheid, en gastcolleges kunnen worden verzorgd door overheidsfunctionarissen). Verder is het programma gericht op het versterken van de kennisinfrastructuur voor (en in) de Randstad.

2 Doel

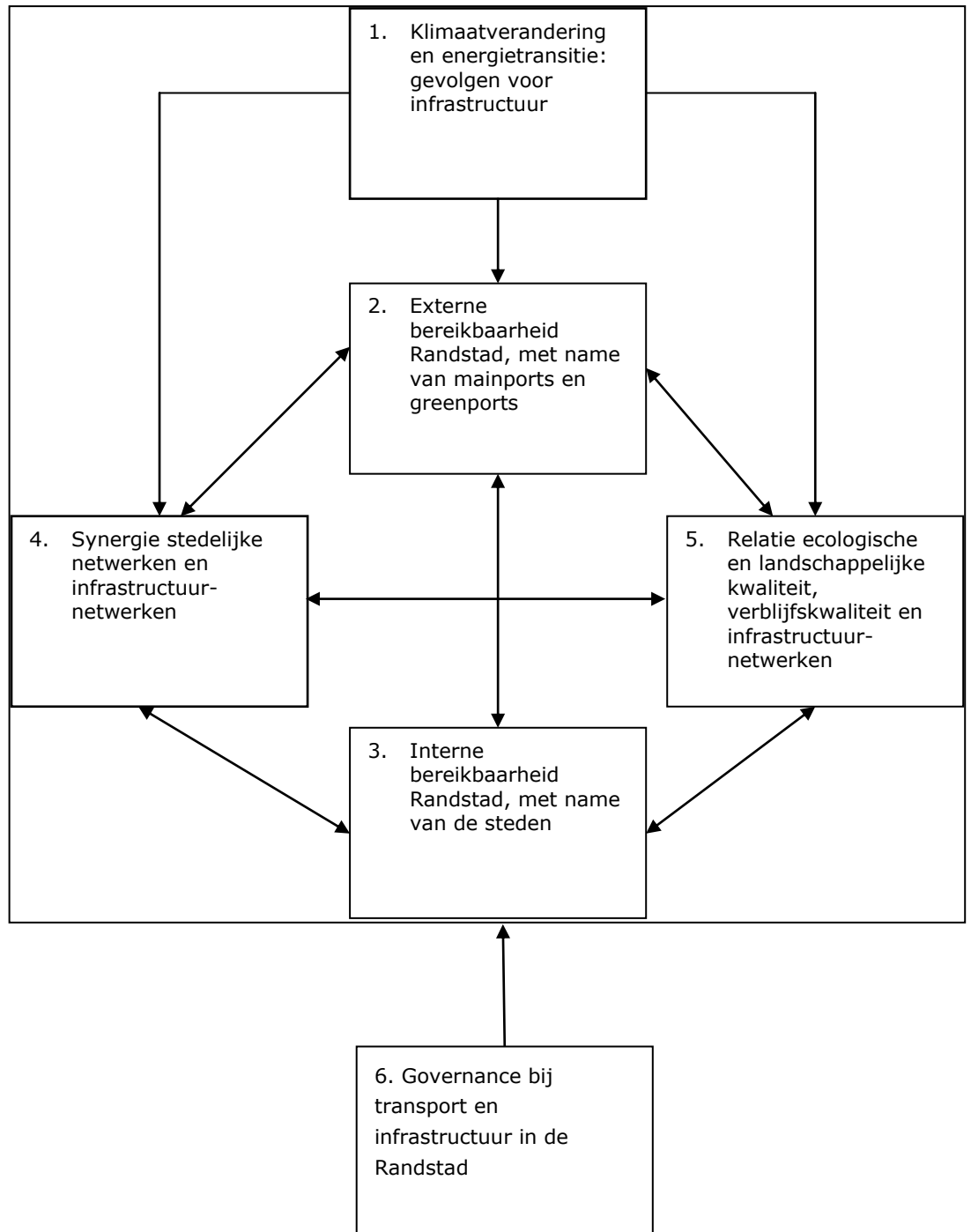
Het onderzoeksprogramma leidt tot belangwekkende wetenschappelijke vragen op diverse terreinen. De volgende strategische uitgangspunten zijn van belang bij de kennisontwikkeling binnen Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad:

- het programma moet bijdragen aan de versterking van de kennisinfrastructuur voor verkeer en vervoer binnen Nederland als onderdeel van Europa;
- het programma moet vernieuwende kennis genereren met betrekking tot duurzame bereikbaarheid van de Randstad waarvan private en publieke partijen kunnen profiteren;
- de versterking van de kennisinfrastructuur vindt mede plaats door versterking en verankering op lange termijn van het universitaire onderzoek en door verbetering van de samenhang van het universitaire en het niet-universitaire onderzoek;
- het fundamenteel-strategische onderzoek dient uit te monden in wetenschappelijk hoogwaardige resultaten;
- het praktijkgerichte onderzoek dient in samenwerking met (decentrale) overheden en private partijen (bv. projectontwikkelaars) plaats te vinden en maatschappelijk en beleidsrelevante kennis op te leveren (zowel casusspecifieke als generieke kennis);
- het programma moet de samenhang en samenwerking tussen gammadisciplines en het brede palet van bètatechnisch onderzoek op verkeer- en vervoerskundig gebied intensiveren;
- de onderzoeksresultaten van het programma zijn openbaar, aangezien het onderzoek precompetitief is;
- de resultaten werken door in het onderwijs; de onderwijscomponent wordt in het programma deels ingevuld doordat jonge wetenschappers (met name aio's) door het doen van onderzoek kennis vergaren en worden opgeleid. Daarnaast is het van belang dat het onderzoek geïntegreerd wordt met master- en PhD-opleidingen.

2.1 De zes DBR-thema's

Hieronder volgt een korte beschrijving van de zes thema's binnen DBR. De thema's zijn schematisch weergegeven in figuur 1. De belangrijkste verbindingen tussen de thema's zijn met pijlen aangegeven. In feite hangen alle zes thema's onderling samen en dienen alle boxen onderling te worden verbonden.

Het onderzoek in de derde ronde DBR dient plaats te vinden tegen de achtergrond van onderstaande thema's. Voor een uitgebreidere beschrijving van alle zes thema's wordt verwezen naar de programmabrochure die is opgesteld voor de eerste ronde DBR; deze is te vinden op www.nwo.nl/dbr.



Figuur 1. Zes thema's 'Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad'.

2.1.1 Klimaatverandering en energietransitie: mogelijke gevolgen voor infrastructuur in de Randstad

Rondom het thema van klimaatverandering en de mogelijke adaptatie-vraagstukken daarbij ten aanzien van ruimtegebruik wordt in Nederland de laatste jaren veel onderzoek gedaan. Het inzicht groeit dat de Randstad tot de meest problematische locaties behoort, omdat hier de risico's van de zeespiegelrijzing en de grotere waterafvoeren van de rivieren samenkomen, in combinatie met voortgaande bodemdaling. Dit vraagt om ruimtelijke strategieën, onder meer van meervoudig grondgebruik, zoals combinaties van waterberging en andere waarde creërende functies om de ruimtelijke opgaven het hoofd te bieden. Infrastructuren hebben bovendien grote invloed op de energietransitie. Ze maken nieuwe socio-technische opties mogelijk (of sluiten ze af). De gevolgen van de klimaatverandering, nieuwe

wateropgaven en de voorgenomen energietransitie voor de bereikbaarheid van de Randstad, binnen randvoorwaarden van ecologische duurzaamheid, economische vitaliteit en sociale cohesie roepen dus tal van kennisvragen op die de komende jaren zullen moeten worden beantwoord.

2.1.2 Externe bereikbaarheid Randstad, met name van mainports en greenports

De externe bereikbaarheid van de Randstad wordt in hoge mate bepaald door de ligging van de Randstad als logisch overstap- en overslagpunt tussen Europa en andere continenten, en tussen Groot-Brittannië en het Europese continent. De ligging in de delta van de Rijn, Maas en Schelde en de nabijheid van het Rijn-Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit drukt een zwaar stempel op de stromen van personen- en goederenvervoer van en naar de Randstad. De Randstad kent drie mainports: Schiphol, de Rotterdamse haven en de ICT-hub bij Watergraafsmeer. De Randstad kent ook een aantal greenports (bijvoorbeeld Westland/Oostland; Aalsmeer, Duin- en Bollenstreek en Boskoop) waarin teeltbedrijven, veilingen, handelsbedrijven en tuinbouwtoeleveranciers zijn geconcentreerd². Bovendien fungeert Europoort, evenals Groningen, als energieknooppunt. Bij onderzoek en beleid ten aanzien van de mainports en greenports is een wereldwijd ketenperspectief gewenst.

De externe bereikbaarheid van de mainports en greenports heeft een intercontinentaal karakter (luchtzijdig en via de wereldzeeën) en een continentaal karakter (landzijdig via weg, spoor, binnenvaart, buisleidingen en continentale luchtverbindingen).

Voor intercontinentale externe bereikbaarheid geldt dat er een opkomende trend is om rekening te houden met de ecologische footprint van logistieke ketens, waarvan de mainports en greenports een belangrijke schakel zijn. Dit brengt zowel kansen als bedreigingen met zich mee. Hierbij is het van belang dat het vestigingsklimaat in de Randstad aantrekkelijk blijft en dat het belangrijk wordt gevonden om ook in de toekomst Schiphol, respectievelijk Rotterdam aan te doen.

Wat betreft de continentale externe bereikbaarheid zijn allereerst vanuit Rotterdam en Amsterdam de multimodale achterlandverbindingen van belang: autowegen (soms met aparte vrachtautostroken), raillijnen (inclusief de Betuwelijn), binnenwateren, kustvaart en buisleidingen. Voor het goederenvervoer in Nederland is het hoge marktaandeel van de binnenvaart typerend. Cruciaal zijn de ligging, de aard en de capaciteit van de terminals in het netwerk van achterlandverbindingen.

2.1.3 Interne bereikbaarheid Randstad, met name van steden

De grote opgave is om de bereikbaarheid van de Randstad op een samenhangende wijze te analyseren. Dat betekent in veel gevallen een analyse van netwerken, waarbij de relatie tussen netwerken op verschillende schaalniveaus wordt bestudeerd. De interne bereikbaarheid van de Randstad hangt in belangrijke mate samen met de opgave om de reistijd van herkomst tot bestemming te beperken en te beheersen. Het gaat enerzijds om een verkorting van de reistijd van deur tot deur, anderzijds om een verhoging van de betrouwbaarheid van verbindingen en een reductie van onzekerheden over de reistijden. Het kan gaan om één modaliteit,

² Zie recent onderzoek hierover, zoals o.a. vermeld in de volgende rapportages: 1) Bereikbaarheid van mainports en greenports in de Randstad (2008, in opdracht van VenW) en 2) Naar een Gedeelde Agenda voor Infrastructuur en Agrologistiek rondom Greenports (uitgevoerd door de WUR in opdracht van LNV).

maar vaak gaat het om een combinatie van modaliteiten, verbonden via overstappunten (stations, etc.) en overslagpunten (terminals). De onderzoekers dienen daarbij oog te hebben voor mogelijke technologische innovaties van voertuigen, transportsystemen, ICT-toepassingen, energiedragers en/of voortstuwingsmechanismen.

De interne bereikbaarheid kan op het niveau van de gehele Randstad worden beschouwd, maar ook op het niveau van de afzonderlijke stedelijke regio's binnen de Zuidvleugel en de Noordvleugel. Bijzondere aandacht verdient de wisselwerking tussen interne en externe bereikbaarheid: de relatie van de Randstad met de rest van Nederland en de Europese Unie.

2.1.4 Synergie stedelijke netwerken en infrastructuurnetwerken

Vervoersysteem en ruimtelijke ontwikkeling in de Randstad zijn in een constante flux van co-evolutie, waarbij ontwikkelingen in het ene systeem zowel determinant als gevolg van ontwikkelingen in het andere systeem is. Immers, de vraag naar verplaatsingen komt voort uit het fenomeen dat mensen diverse activiteiten (wonen, werken, winkelen, recreëren) op verschillende locaties willen uitvoeren, of doordat bedrijven verschillende input van verschillende locaties betrekken en producten op weer andere locaties afzetten. Tegelijkertijd wordt het locatiegedrag van huishoudens en bedrijven in belangrijke mate gedreven door transportkosten, samenhangend met bereikbaarheid en betrouwbaarheid. De interactie tussen verschillende vormen van vervoer, netwerken en knooppunten, en ruimtelijke ontwikkeling, is van groot belang om de ontwikkeling van mainports, greenports, steden en andere knooppunten te begrijpen, maar ook bij pogingen om deze in een maatschappelijk wenselijke richting te sturen. Ook kunnen hierbij nieuwe (agro-) logistieke concepten een belangrijke rol spelen. Een belangrijke uitdaging daarbij is om steeds de ruimtelijke kwaliteit in de gaten te houden. Veel van de kennis op dit terrein is echter fragmentarisch en anekdotisch, hetgeen het risico met zich brengt van onverstandige beslissingen in en rond knooppunten; vaak mede gebaseerd op moeilijk controleerbare maar aansprekende argumenten die met economische groei en welvaart, en werkgelegenheid te maken hebben.

2.1.5 Relatie ecologische en landschappelijke kwaliteit, verblijfskwaliteit en infrastructuurnetwerken

In dit thema gaat het om de invloed van de transportinfrastructuur op de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van de Randstad. De uitdaging is steeds om de bereikbaarheidsvoordelen die infrastructuur biedt – al dan niet als onderdeel van integrale gebiedsopgaven – te combineren met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Juist in de Randstad waar sprake is van grote ruimtelijke drukte vormen de invulling van landschappelijke en ecologische kwaliteiten essentiële randvoorwaarden voor een goede leefbaarheid in relatie tot de infrastructuurnetwerken. Hier liggen veel kansen op het gebied van goede landschappelijke inpassing.

2.1.6 Governance bij transport en infrastructuur in de Randstad

De vergroting van de lange termijn duurzame bereikbaarheid van de Randstad vraagt om inspanningen van publieke en private actoren op een breed terrein. Hierbij zijn mogelijk andere management- en sturingstechnieken nodig dan die welke tot nu toe gebruikelijk zijn. Economische, bestuurskundige en gedragsinvalshoeken zullen moeten worden gecombineerd om tot valide inzichten en beleidsaanbevelingen te komen.

Dit onderzoeksveld beoogt een beter inzicht te creëren in de werking en regulering van netwerkmarkten; waarbij het gaat om zowel de prijzen als de capaciteiten, de gebruikersvraag, en de daarmee samenhangende welvaart, zoals die onder verschillende institutionele arrangementen en modellen van marktordening te verwachten zijn. Van belang is steeds de vraag hoe bij diverse arrangementen publieke waarden kunnen worden veilig gesteld. Ook van belang is meer inzicht in de waarde en betekenis van bereikbaarheid en hoe de vraag naar mobiliteit tot stand komt, de factoren die het beïnvloeden, en hoe deze inzichten geïntegreerd kunnen worden in het beleid om te komen tot het verduurzamen van mobiliteit/bereikbaarheid.

2.2 Het thema voor de derde ronde DBR

Grootstedelijke regio's concurreren in Europa met elkaar in het aantrekken van slimme en ondernemende mensen. Die hebben een aantrekkelijk woon- en werkmilieu nodig, waar goed openbaar vervoer een essentieel onderdeel van is. Internationaal wordt Nederland geprezen om haar planologie waarbij de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en duurzame vormen van mobiliteit wordt gemaakt. Recent onderzoek toont echter aan dat het 'rooskleurige imago' de werkelijkheid anno 2011 niet meer weergeeft. De Nederlandse praktijk blijkt inmiddels zeer weerbarstig en tussen droom en daad zijn vele belemmeringen te overwinnen. Ook al staat de duurzame bereikbaarheid van steden en economische centra hoog op de beleidsagenda's van regio's, in Nederland zijn er moeilijkheden en belemmeringen in de omzetting van deze beleidsdoelen in investeringen en beleid. Relevant in dit kader is ondermeer het *CPB-rapport Stad en Land* (november2010).³

De cyclische relatie tussen ruimte en mobiliteit wordt breed onderkend en is, vanuit wetenschappelijk oogpunt, veelvoudig onderbouwd. Deze kennis wordt echter vrijwel niet toegepast en heeft tot nu toe niet geleid tot een verdere integratie in beleid. Het tegenovergestelde is het geval: strategieën voor de ontwikkeling van gebieden in samenhang met het vervoersnetwerk zijn in de laatste decennia eerder af- dan toegenomen. De literatuur laat zien dat Nederland niet alleen staat met deze problematiek. Ook in andere landen is eerder sprake van *transit-adjacent development* dan van *Transit Oriented Development (TOD)*. Ontwikkelingen vinden wellicht plaats in de nabijheid van openbaar vervoer, maar leiden niet noodzakelijk tot meer gebruik ervan en tot de realisatie van beoogde sociaaleconomische en milieudoelstellingen.

Uit *Bereikbaarheid in Crisistijd*⁴, uit lopend DBR onderzoek (zie de DBR website), uit de *Carrefour Verbinden van Duurzame Steden* van 4 februari 2011 en uit de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu georganiseerde *Madurodamsessie* op 12 april 2011 is naar voren gekomen dat er ten aanzien van TOD niet alleen sprake is van een implementatievraagstuk, maar ook van een kennislacune. Bijvoorbeeld:

- *Ontbrekende beleidsinstrumenten* voor het regionale verstedelijkings- en mobiliteitsnetwerk: De afgelopen jaren hebben beleid en investeringen zich vooral gericht op specifieke knooppunten, afzonderlijke trajecten van het netwerk in de Randstad en het netwerk op het nationale schaalniveau. Daarentegen was er minder aandacht voor de regionale schaal binnen de

³ In de conclusie van dit rapport wordt een relatie gelegd tussen o.a. bereikbaarheid, grondwaarde, gebruiksvoordeel van lokale publieke voorzieningen, grondprijverschillen en de financierbaarheid van gemeenten.

⁴ Een initiatief van TU Delft en Vereniging Deltametropool.

Randstad⁵. Het schaalniveau van de stedelijke regio's wordt echter steeds belangrijker, omdat deze schaal in toenemende mate functioneert als het *daily urban system* van inwoners en bedrijven. Binnen dit systeem beperken zich bewegingspatronen niet langer op enkele trajecten tussen stad en periferie, maar ontplooiën zij zich in complexe ketens en netwerken. Het belang van het regionale netwerk wordt in regionale en nationale beleidsagenda's onderkend. Ook heeft de recente vernieuwing van de 'Wet Ruimtelijke Ordening' en het 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport' geleid tot grotere beleidsruimtes op het regionale niveau. In de praktijk ontbreekt het echter aan passend instrumentarium om effectief gebruik te kunnen maken van deze grotere bestuurlijke ruimte.

- *Onvoldoende gemeenschappelijke taal*: De verschillende bestuurlijke niveaus met hun eigen verantwoordelijkheden geven aandacht aan verschillende kenmerken van ruimte en mobiliteit. Daarnaast krijgt de wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen verschillend aandacht in sectoraal beleid. Ter onderbouwing en evaluatie worden andere methoden gebruikt, die uiteenlopende criteria kennen en in verschillende beleidscycli worden toegepast. Om beleid op grotere, regionale, netwerken toe te kunnen passen is het noodzakelijk om kenmerken van afzonderlijke systemen te integreren. De praktijk wordt echter gekenmerkt door een grote mate van onderling onbegrip; er ontbreekt een gemeenschappelijke taal.
- *Onvoldoende kennis over de effecten van vernieuwingsimpulsen*: Nieuwe kennis, die zou kunnen leiden tot vernieuwing van methoden en strategieën, vindt haar weg niet naar de toepassing. De effecten en waarde van kennisuitwisseling en *policy transfer*, bijvoorbeeld tussen de regio's of door de internationale vergelijking van *best practices*, zijn onvoldoende bekend/onderkend. Door het ontbreken van kennis over alternatieven wordt in de praktijk vaak teruggevallen op traditionele planningsmethoden. Zo worden bijvoorbeeld ruimtelijke investeringsmiddelen niet efficiënt aangewend door traditionele rekenmodellen waarin infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling gescheiden zijn.
- *Onvoldoende aandacht voor ruimte*: Onderzoek en aanpak worden in beleid veelal gestuurd vanuit de mobiliteit en zijn onvoldoende gekoppeld aan verstedelijking. Er is een *mismatch* tussen aannames uit mobiliteitsmodellen en de werking van regionale verstedelijking. Daarbij zijn deze modellen ten opzichte van de regionale verstedelijkte realiteit onvoldoende gevalideerd en zijn relevante ruimtelijke kenmerken nog moeilijk te waarderen en te valideren. Er wordt ook onvoldoende gebruik gemaakt van in de praktijk aanwezig kennis.
- *Ontoegankelijkheid van gegevens*: Om kennis over de wisselwerkingen tussen ruimte en mobiliteit toe te kunnen passen in de regio's en onderlinge posities in het netwerk en de duurzaamheid inzichtelijk te krijgen, zijn ruimtelijke gegevens en gegevens over infrastructuursystemen noodzakelijk. Deze data is weliswaar deels aanwezig, maar onvoldoende openbaar toegankelijk/toepasbaar en te gefragmenteerd om hierop beleid en strategie voor alle partijen te kunnen baseren.

De Programmacommissie DBR heeft besloten het onderzoek in de derde ronde van het DBR programma te richten op het bevorderen van de integratie van verstedelijking en mobiliteit, via regionaal georiënteerde praktijkgerichte en door buitenlandse succesvoorbeelden geïnspireerde studies naar kansen en belemmeringen voor deze integratie. Bijzondere aandacht zal daarbij uitgaan naar de ontwikkeling van stedelijke milieus rond multimodale (personenvervoer)ketens. Verstedelijking zal zich in de toekomst versterkt moeten richten op het benutten van het ontwikkelingspotentieel in de

⁵ Met uitzondering van het programma Stedenbaan

bestaande vervoersnetwerken, inclusief de invloed ervan op de afstemming en coördinatie van ruimtelijke programma's. Projecten zouden zich moeten richten op zowel praktijkgericht en door buitenlandse voorbeelden geïnspireerd onderzoek als fundamenteel generiek onderzoek en mede gebaseerd moeten zijn op een sterke vraagarticulatie in het netwerk van beleidsmakers en practitioners. Immers, om tot effectief beleid en strategieën voor de koppeling tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening te komen, om bereikbaarheid te garanderen en potenties van locaties en het regionale netwerk optimaal te benutten, is het nodig om naast het bestaande fundamentele onderzoek over institutionele belemmeringen en economische effecten, onderzoek te ontwikkelen waarmee in de praktijk geëxperimenteerd kan worden. Het onderzoek moet geïnitieerd worden vanuit praktijkvraagstukken en geïnspireerd door buitenlandse voorbeelden, wetenschappelijke (generieke) kennis opleveren en inhoudelijke resultaten genereren die input zijn in concrete bestuurlijke discussies.

De derde ronde van het DBR-programma richt zich op de integratie van verstedelijking en mobiliteit. Daarbij worden drie subthema's onderscheiden:

1. Gemeenschappelijke kennisbasis;

Beoogd resultaat: *Een toepasbare legenda: een gemeenschappelijke taal waarmee verstedelijkings-/mobiliteitsmilieus worden benoemd*, die zich lenen om beleid en investeringen op het regionale schaalniveau systematisch te integreren en te evalueren. De milieus zouden zich, gezien de in de toekomst beperkte investeringsruimte en het (hoge) schaalniveau van de regio, vooral moeten lenen om ingrepen en beleid te coördineren en te prioriteren. Hierbij moet aandacht zijn voor o.a. geobjectiveerde kenmerken van gebieden en vervoersnetwerken, verifiëren van aannames over de effecten⁶ die voortkomen uit de onderlinge correlaties van deze kenmerken, verzamelen van kenmerken om een publieke databank te kunnen vullen met locatiekenmerken, validatie en ontwikkeling van modellen om effecten in verband te kunnen brengen met beleidsmatige implicaties⁷ etc. etc.

2. Financiering van de integratie van verstedelijking en mobiliteit;

Beoogd resultaat: *Een verdienmodel/financiële uitwerking van een businesscase voor verstedelijking en mobiliteit op netwerk- en locatie(knooppunt)niveau*. Hierbij wordt met name gedacht aan verkenning van de toepasbaarheid van nieuwe verdienmodellen, het benutten van synergie van geïntegreerde infrastructuur- en gebiedsontwikkeling (value capturing), het koppelen van exploitatielasten (beheer en onderhoud) aan investeringen etc. Ook het vergroten van de aantrekkelijkheid van investeringen in infrastructuur en gebiedsontwikkeling voor vervoerders, private ontwikkelaars, institutionele beleggers en andere partijen kan een bijdrage leveren aan een sluitende businesscase voor Transit Oriented Development (TOD).

3. Realisatie en organisatie van de integratie van verstedelijking en mobiliteit.

Beoogd resultaat: *Een governancemodel voor TOD*. Maatschappelijke veranderingen maken het nodig om de rollen en verantwoordelijkheden van overheid, markt en maatschappelijke partijen opnieuw te onderzoeken en te definiëren. Opgaven daarbij zijn o.a. analyse van de institutionele barrières voor de integratie van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid in andere landen en de wijze waarop men daar mee omgaat, de toepassing van kansrijke publiekprivate regionale arrangementen en aanbevelingen voor aanpassing van Nederlandse

⁶ Effecten hebben betrekking op de sociaaleconomische ontwikkeling van regio's en op de milieuontwikkeling.

⁷ Deze modellen zouden geschikt moeten zijn om beleidkeuzes inzichtelijk te maken en op regionale schaal ruimtelijke scenario's uit te werken.

wet- en regelgeving, uitwerking van verschillende institutionele publiekprivate arrangementen en modellen van marktordering.

In de derde ronde van het DBR programma is de primaire opgave de ontbrekende fundamentele kennis aan te vullen middels empirisch onderzoek geïnspireerd door goede voorbeelden in het buitenland in een tweetal concrete praktijksituaties in Nederland en de kennis toepasbaar te maken voor de praktijk. Hoe komen we tot een markt die de kansen op hoogwaardig wonen, werken en vervoer echt grijpt en een overheid die daarvoor ruimte geeft?! De praktijksituaties dienen gevonden te worden binnen de Noordvleugel en de Zuidvleugel van de Randstad. Het gaat hier om de vraag hoe (boven)regionale netwerken kunnen worden verbonden met stedelijke netwerken en wat dit betekent voor de verstedelijkingsopgave.

Om een goede interactie met de praktijk mogelijk te maken zouden regionale probleemeigenaren zich moeten verbinden aan het onderzoek, teneinde de beleidsrelevantie te doen toenemen. Het onderzoek in de ene praktijksituatie dient daarnaast zo georganiseerd en afgestemd te worden op de andere praktijksituatie dat generieke kennis ontstaat die toegepast kan worden in andere regio's.

Het staat de projectconsortia uiteraard vrij zelf met voorstellen te komen hoe zij het onderzoek willen uitvoeren. Het is echter wel een voorwaarde dat de twee projecten die gehonoreerd worden qua aanpak op elkaar worden afgestemd, teneinde generieke conclusies over TOD te kunnen trekken. Door het samenwerkingsverband *Verbinden van Duurzame Steden (VerDuS)* zal dit gefaciliteerd worden middels een overkoepelende *Transit Oriented Development-community (TOD-community)* waarin kennis en praktijkervaringen van beide DBR-projecten én andere TOD-initiatieven binnen de programma's *Kennis voor Krachtige Steden* en *Urban Regions in the Delta* kan worden gedeeld en verrijkt. Deze *TOD-community* brengt advies uit aan de verschillende overheidslagen op rijks- en regionaal niveau, in de vorm van concrete voorstellen voor aanpassing van beleid, wet- en regelgeving op verschillende schaalniveaus (bv. programma's *Benutten* en *PHS*⁸ van het Rijk en de regionale beleidsagenda's). Dit vereist actieve participatie van de projectleiding van de twee regionale projecten die in deze derde ronde van het DBR-programma tot stand komen.

2.3 Afstemming op afgerond en lopend onderzoek

Het onderzoek Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad wordt niet in splendid isolation uitgevoerd. Het onderzoeksprogramma bouwt voort op een aantal lopende of afgeronde Bsik-projecten: *Transumo*, *Next Generation Infrastructures* en (in mindere mate) *Vernieuwend Ruimtegebruik*. Met het FES-programma *Kennis voor Klimaat* ligt samenwerking voor de hand. Voorts bouwt het programma voort op het NWO-Connekt programma *Verkeer en Vervoer*.

Het is van belang dat in onderzoeksvoorstellen wordt aangegeven hoe op al uitgevoerd onderzoek wordt doorgebouwd en hoe wordt aangesloten bij recent lopend onderzoek. Naast universitair onderzoek gaat het ook om onderzoek dat heeft gelopen / loopt bij o.a. KIM, CPB, SCP, MNP, RPB, NICIS en KNMI.

Speciaal voor de derde ronde DBR zijn voorts van belang:

⁸ Programma Hoogfrequent Spoor

- de relatie met de lopende DBR programma's, zie <http://www.nwo.nl/dbr>
- het programma Urban Regions in the Delta (URD), zie <http://www.nwo.nl/urd>
- de CPB publicatie Stad en Land, december 2010, zie <http://www.cpb.nl>

2.4 Budget van het DBR-programma

Het programma wordt uitgevoerd met bijdragen van de ministeries IenM en EL&I. Daarnaast zijn er bijdragen van NWO en de universiteiten. De bijdragen van genoemde ministeries en NWO bedragen in totaal ruim tien miljoen euro. Voor de derde ronde DBR is een bedrag van ruim 1 miljoen euro beschikbaar voor het uitvoeren van twee casusonderzoeken. Daarnaast laat de Programmacommissie enkele syntheses studies uitvoeren. De bijdrage van de wetenschappelijke instellingen bestaat uit een aanvulling op de bijdrage van NWO tot aan het niveau van de werkelijke kosten van de onderzoekers. Daarnaast is er ook de inzet van begeleidingscapaciteit vanuit de betrokken wetenschappelijke instelling.

3 Richtlijnen voor aanvragers

3.1 Wie kan aanvragen

- Een aanvraag voor subsidie kan namens een consortium worden ingediend door een hoogleraar of universitair hoofddocent werkzaam aan een Nederlandse universiteit. Met name hoogleraren en UHD's op het terrein van de planologie met affiniteit voor mobiliteit én verkeerskundigen met affiniteit voor planologie worden uitgenodigd om een voorstel in te dienen. Echter ook andere disciplines, zoals bijvoorbeeld bestuurskundigen met affiniteit voor planologie kunnen onderdeel vormen van een consortium;
- Een consortium bestaat uit 2 á 3 samenwerkende universitaire onderzoeksgroepen in Nederland, waarvan de onderzoeksleders een overtuigend track record dienen te hebben op het gebied van Transit Oriented Development. Ook hogescholen kunnen deel uitmaken van consortia.
- Teneinde regiospecifiek praktijkonderzoek te kunnen verrichten dienen consortia aantoonbare verbindingen te hebben met relevante maatschappelijke partijen (m.n. decentrale overheden) binnen de Noordvleugel of de Zuidvleugel van de Randstad.
- Om de interuniversitaire samenwerking te bevorderen is het uitdrukkelijk de bedoeling dat een programma wordt uitgevoerd door onderzoekers die aan verschillende universiteiten zijn verbonden. Voorts vormt de multidisciplinaire samenwerking binnen en tussen deelprogramma's een belangrijk aspect van het DBR-programma.
- Het is de bedoeling dat het consortium aangeeft met welke gezaghebbende buitenlandse onderzoekers zal/kan worden samengewerkt en welke vorm deze samenwerking zou kunnen hebben. Inbreng van buitenlandse succesvoorbeelden is vereist.
- Van (hoofd)aanvragers wordt verwacht dat zij bereid zijn om de wetenschappelijke, organisatorische, en financiële verantwoordelijkheid van het onderzoek op zich te nemen, indien subsidie wordt toegekend. Dit houdt onder meer in het opstellen van voortgangsrapporten, meewerken aan de tussentijdse en de eindevaluatie, en een actieve inzet bij de overdracht van (tussentijdse) onderzoeksresultaten aan mogelijke gebruikers middels workshops, congressen, vakpublicaties, boekbijdragen enz. Voorts wordt van alle aanvragers verwacht dat zij desgevraagd bereid zijn ook op basis van reeds aanwezige kennis advies te geven.
- Een belangrijk aspect, vanaf de start van dit programma, vormt de overdracht van de ontwikkelde (en reeds aanwezige relevante) kennis naar de gebruikers toe, zoals de betrokken departementen, de regionale en lokale overheden en andere belanghebbenden.

3.2 Wat kan aangevraagd worden

Het DBR-programma is multi- en interdisciplinair van aard en omvat zes inhoudelijke thema's, die aan de basis zullen liggen van de onderzoeksprogramma's. De derde ronde DBR is gericht op een tweetal praktijkcasussen binnen de Noordvleugel (Groot Amsterdam) en de Zuidvleugel van de Randstad.

Het onderzoek wordt uitgevoerd door een multidisciplinair consortium van 2 à 3 universitaire onderzoeksgroepen in Nederland en bij hoge uitzondering bij één of meer publieke onderzoeksinstellingen, zoals bijvoorbeeld TNO. De leiding en de coördinatie van de uitvoering van die onderzoeksprogramma's zijn in handen van de hoogleraren en universitaire hoofddocenten van de deelnemende universitaire onderzoeksgroepen. Subsidie kan worden aangevraagd voor onderzoekprogramma's

bestaande uit een drietal projecten waarop postdocs en junior onderzoekers kunnen worden aangesteld en bijbehorend materieel krediet, dit met een totale omvang van maximaal 550.000 euro per aanvraag.

Verwacht wordt dat vanuit de eerste geldstroom zorg wordt gedragen voor een goede begeleiding van de onderzoekers die worden aangesteld op de programma's die gesubsidieerd worden en dat voorzien wordt in de gebruikelijke overhead voor het uitvoeren van onderzoek. De bijdrage van de betrokken instellingen zal zoals gebruikelijk bij NWO programma's plaatsvinden in de vorm van begeleiding, beschikbaar stellen van basisfaciliteiten en overhead.

Subsidiabel zijn uitsluitend kosten die rechtstreeks aan de uitvoering van het onderzoeksprogramma en het daarin uit te voeren wetenschappelijk onderzoek zijn toe te kennen. Er kan subsidie worden aangevraagd ter dekking van zowel de personele als materiële kosten van het onderzoek. De duur van de subsidie, c.q. de aanstelling van onderzoekers, is afhankelijk van de categorie waartoe de onderzoeker behoort. De omvang van de gevraagde subsidie, de aanstellingsduur en het niveau van de onderzoeker(s), dienen in redelijke verhouding te staan tot het uit te voeren onderzoek. Budgetoverschrijding van een toegekende subsidie is niet mogelijk. Aanstellingen vinden in alle gevallen plaats aan een universiteit of een andere onderzoekinstelling, niet zijnde NWO. Indien de aanstelling niet aan de universiteit geschiedt, maar bij een onderzoeksinstituut, worden de in VSNU-verband opgestelde fictieve universitaire tarieven gehanteerd. NWO zal niet akkoord gaan met andere tarieven. In twijfelgevallen kan, voorafgaand aan het indienen van een subsidieaanvraag, contact met het secretariaat worden opgenomen, zie paragraaf 5.1.

Van de deelnemende universitaire groepen wordt verwacht dat het onderzoek doorwerkt in opleidingsprogramma's zoals MSc-opleidingen, PhD-trajecten, post initieel onderwijs en in company training. De hieraan verbonden kosten vallen buiten het onderzoeksbudget en zullen via onderwijsopbrengsten moeten worden gedekt.

Subsidie voor personele kosten

Met de subsidie voor personele kosten kunnen de kosten van projectuitvoerders worden betaald. De bedragen zijn overeenkomstig de contractuele afspraken die NWO met de universiteiten heeft gemaakt. Het gaat hier om *lumpsum*-bedragen waarbij salariskosten zijn geïndexeerd en het wachtgeldrisico is afgekocht.

Postdoc onderzoeker

- Een postdoc is een recent (< 2 jaar geleden) gepromoveerde onderzoeker, die aan het begin staat van een wetenschappelijk carrière;
- De aanstellingsduur voor een postdoc bedraagt maximaal twee jaar, de vergoeding bedraagt € 128.938 bij een volledige aanstelling van twee jaar.
- Voor congresbezoek en posterpresentaties wordt een benchfee van € 5.000 over 2 jaar beschikbaar gesteld;
- De aanstelling van een postdoc dient gemotiveerd te worden in termen van complexiteit en graad van moeilijkheid van het onderzoek.

Junior onderzoeker

- Het gaat om AIO's die in een relatief vergevorderd stadium van hun promotietraject zitten.
- De vergoeding voor een junior (niet-gepromoveerde) onderzoeker bedraagt

maximaal € 108.889⁹ voor een periode van 2 jaar en een volledige werkweek (40 uur).

- De programmaleider kan voor de uitvoering van het programma een combinatie van postdocs en vergevorderde junior onderzoekers aanvragen.

Subsidie voor materiële kosten

Met deze subsidie kunnen kosten voortvloeiend uit het onderzoek worden betaald.

Hierbij wordt gedacht aan:

- de aanschaf van speciaal voor het onderzoek benodigde apparatuur en verbruiksgoederen, m.u.v. computers;
- het houden van interviews en enquêtes;
- de aanschaf van databestanden;
- (buitenlandse) reizen, noodzakelijk in verband met het onderzoek.

Niet alle kosten worden evenwel vergoed:

- kosten voor computergebruik bij universitaire rekencentra en kosten voor het gebruik van laboratoria, komen niet in aanmerking voor subsidie;
- huisvestings-, overhead-, en afschrijvingskosten komen niet voor subsidie in aanmerking;
- kosten van apparatuur, van verbruiksgoederen, of van administratieve of technische hulp, die tot het gebruikelijke voorzieningenpakket van een universiteit of onderzoeksinstituut moeten worden gerekend, komen evenmin in aanmerking voor een vergoeding, tenzij het gesteunde onderzoek een gebruik van faciliteiten meebrengt dat duidelijk uitgaat boven het normale gebruik;
- bij onderzoekers in opleiding geldt nadrukkelijk dat de opleidingskosten ten laste komen van de instelling waar het onderzoek wordt uitgevoerd

Niet vergoed worden verder:

- kosten die zijn gemaakt ter verkrijging van een accountantsverklaring;
- kosten gemaakt voor het bemiddelen voor, en/of verwerven en uitvoeren van contractresearch, inclusief de daaraan toe te rekenen overige indirecte kosten;
- reserveringen voor toekomstige kosten c.q. reservevorming.

3.3 Wanneer kan aangevraagd worden

Om de belangstelling te peilen en de beoordelingsprocedure adequaat in te kunnen richten, dienen Letters of Intent (LOI's) ofwel vooraanmelding voor de derde tranche **uiterlijk 8 september 2011 vóór 12.00 uur 's-middags** te zijn ingediend. Het indienen van een LOI is verplicht! Wie geen LOI indient kan later geen volledig uitgewerkte aanvraag indienen. Zie in dit verband ook paragraaf 3.6 en het tijdschema in paragraaf 4.1. Aanvragen kunnen na de deadline niet meer worden verbeterd of aangevuld. De Programmacommissie zal uit de LOI's een selectie van max. 2 á 3 aanvragen per onderzoekscasus maken die voor uitwerking in aanmerking komen. De minst kansrijke aanvragen krijgen een dringend advies om hun voorstel *niet* uit te werken. Daarbij zal met name gelet worden op:

- hoe wordt ingespeeld op het DBR-thema voor de derde ronde (zie paragraaf 2.2);
- de originaliteit van de probleemdefinitie;
- de maatschappelijke- en beleidsrelevantie;

⁹ De genoemde bedragen zijn gebaseerd op de tabellen die gelden van 01-07-2010 t/m 30-06-2011. Op het moment van toekenning worden de dan geldende tarieven gehanteerd. Uitgangspunt voor toe te kennen subsidies ten behoeve van personele kosten zijn de afspraken die door NWO met de universiteiten hierover conform contract NWO-VSNU (Tabel G-posten voor toekenningen) zijn gemaakt.

- de multidisciplinaire en interuniversitaire samenstelling van het onderzoekconsortium;
- uit welke onderzoekers het consortium is samengesteld met een kort CV waaruit de wetenschappelijke kwaliteiten en de ervaring met de praktijk blijkt;
- de beoogde verbinding met de praktijk van decentrale overheden in het aangegeven studiegebied, participatie van decentrale overheden is in deze fase nog niet noodzakelijk (bij de uitgewerkte aanvragen dient wel sprake te zijn van concrete samenwerking met probleemeigenaren in de regio);
- de aansluiting op lopende DBR projecten;
- het globale plan van aanpak voor het uitvoeren van het casuonderzoek;
- inbreng van buitenlandse succesvoorbeelden is een vereiste;
- de mogelijkheden voor interactie met andere projecten en programma's binnen VerDuS c.q. de toegevoegde waarde voor het thema VerDuS.

De sluitingsdatum voor het indienen van uitgewerkte aanvragen is **14 november 2011**.

3.4 Het opstellen van de aanvraag

Subsidieaanvragen dienen conform de richtlijnen, zoals in deze brochure vermeld, en conform het gestelde format in het Engels te worden opgesteld. LOI-formulieren voor het aanvragen van subsidie en de toelichting hierop kunnen vanaf medio juni 2011 via de website van NWO worden gedownload: <http://www.nwo.nl/DBR>. Voor het elektronisch indienen dient gebruik te worden gemaakt van het systeem Iris dat via de NWO-website toegankelijk is (www.iris.nwo.nl)

3.5 Specifieke subsidievoorwaarden

Om voor de procedure in aanmerking te komen, moet elke aanvraag voldoen aan een aantal formele vereisten, zoals hieronder beschreven. Voorts is de 'Regeling Subsidieverlening NWO' van toepassing.

Aanvragen worden eerst getoetst aan onderstaande formele vereisten. Alleen aanvragen die daaraan voldoen worden in behandeling genomen en gaan door in de selectieprocedure. Een aanvraag wordt niet in behandeling genomen, indien één of meer van onderstaande punten gelden:

- het aanvraagformulier is niet juist of niet volledig en niet conform de richtlijnen ingevuld;
- de aanvraag is niet door een gevestigde onderzoeker namens een consortium van universiteiten ingediend;
- de aanvraag is niet via het Iris systeem ingediend;
- de aanvraag is niet op tijd ingediend.

In geval er sprake is van één van de eerste drie tekorten, dan zal de aanvrager alsnog de gelegenheid krijgen om binnen 48 uur de aanvraag te corrigeren. Indien dat niet gebeurt dan wordt de aanvraag definitief niet in behandeling genomen. Ten slotte wordt opgemerkt dat het indienen van een LOI verplicht is. Wie geen LOI indient, kan in een later stadium geen volledig uitgewerkte aanvraag indienen.

Te verwachten resultaten van onderzoek

De aanvraag dient te leiden tot één of meer hoogwaardige wetenschappelijke publicaties onder de naam van de beoogde uitvoerder(s) van het onderzoek. Naast wetenschappelijke publicaties worden ook vakpublicaties, populair wetenschappelijke bijdragen en documenten met beleidsaanbevelingen uitdrukkelijk gerekend tot het resultaat van het onderzoek. Voor de derde ronde DBR is het voorts van belang dat het onderzoek de volgende concrete producten oplevert: 1. Een toepasbare legenda,

2. Een businesscase en 3. Een governance model voor TOD (zie pag 11). Belangrijk is dat de resultaten ook ten gunste komen van de medefinancierende departementen (IenM, EL&I), decentrale overheden en andere mogelijke gebruikers via bijvoorbeeld studiedagen, workshops of congressen. Vanaf de start van het onderzoek zal actieve uitwisseling plaatsvinden met potentiële kennisgebruikers en beleidsmakers van centrale en decentrale overheden. Hiertoe zal door de wetenschappelijke programmaleider een gebruikersgroep worden ingesteld in overleg met de Programmacommissie. Ook gastcolleges gegeven door vooraanstaande vertegenwoordigers uit de beleidspraktijk en uitwisselingsprogramma's dienen een plaats in het programma te krijgen. Deze vorm van kennisdisseminatie vraagt overigens inspanning van zowel beleid als wetenschap. Bij de beoordeling van de voorstellen zal worden meegewogen hoe de kennisoverdracht naar potentiële gebruikers in de aanvraag is uitgewerkt. De Programmacommissie zal bij honorering van de aanvraag er op toezien dat de aangekondigde activiteiten voor kennisoverdracht ook plaatsvinden. Overigens gaat het bij de kennisdisseminatie niet alleen om kennis die gegenereerd wordt tijdens de uitvoering van het onderzoek. De aan het DBR-programma deelnemende onderzoekers kunnen ook op basis van reeds aanwezige kennis om advies gevraagd worden. De onderwijscomponent wordt in het programma op verschillende manieren ingevuld. Deels doordat jonge wetenschappers (met name aio's) door het doen van onderzoek kennis vergaren en worden opgeleid. Daarnaast is het echter van belang dat het onderzoek geïntegreerd wordt met master- en PhD-opleidingen.

3.6 Het indienen van een aanvraag

Aanvragen kunnen alleen worden ingediend via het elektronische aanvraagstelsel Iris. Hiervoor moet een toegangscode worden aangevraagd via de website van NWO: <http://www.iris.nwo.nl>. Overige informatie over Iris kunt u vinden op de website van NWO. Voor vragen van technische aard verzoeken wij u contact op te nemen met de Irishelpdesk. De helpdesk is bereikbaar van 11.00 tot 17.00 uur van maandag tot en met vrijdag op telefoonnummer: 0900 – 6964747. Dit nummer is alleen bereikbaar als vanuit Nederland wordt gebeld.

4 Beoordelingsprocedure

4.1 Procedure

De aanvragen die ontvankelijk zijn (zie paragraaf 3.5) worden beoordeeld in een 'open competitie', waarin op basis van de beoordelingscriteria een selectie van subsidiabele voorstellen wordt gemaakt. De globale procedure voor het indienen en beoordelen van voorstellen is als volgt.

De Programmacommissie publiceert met deze brochure een *call for tenders*, voorzien van eisen waaraan voorstellen moeten voldoen. Om de beoordelingsprocedure tijdig en adequaat te kunnen inrichten is het indienen van een *Letter of Intent* (LOI) verplicht (zie ook onderstaand tijdschema). Een LOI bevat informatie over onder meer de probleemdefinitie, de casus waarop de aanvraag betrekking heeft, de beleidsrelevantie, de globale onderzoekaankpak, de internationale aansluiting/samenwerking, de samenstelling van het consortium met een kort CV van de leden waaruit de wetenschappelijke kwaliteiten en de ervaring met de praktijk blijkt. De Programmacommissie zal uit het oogpunt van efficiency en om logistieke redenen aan de programmaleiders van de minst kansrijke aanvragen een dringend advies geven om hun voorstel *niet* uit te werken. Per casus zullen max. 2 á 3 LOI's worden gevraagd om een volledige aanvraag uit te werken. Daarbij zal met name gelet worden in hoeverre de LOI inspeelt op het DBR-thema voor de derde ronde (zie paragraaf 2.2), de originaliteit van de probleemdefinitie, de maatschappelijke en beleidsrelevantie, uit welke onderzoekers het consortium is samengesteld waarbij gekeken wordt naar de wetenschappelijke kwaliteiten en de ervaring met de praktijk, de beoogde verbinding met de praktijk van decentrale overheden in het aangegeven studiegebied (participatie van decentrale overheden is in deze fase nog niet noodzakelijk, bij de uitgewerkte aanvragen dient wel sprake te zijn van concrete samenwerking met probleemeigenaren in de regio), de aansluiting op lopende DBR projecten, het globale plan van aanpak voor het uitvoeren van casusonderzoek, de internationale aansluiting/samenwerking, de mogelijkheden voor interactie met andere projecten en programma's binnen VerDus, c.q. de toegevoegde waarde voor het thema VerDus.

De complete aanvragen zullen aan de hand van onderstaande criteria in beginsel door een (internationaal samengestelde) ad hoc College van externe experts worden beoordeeld en dienen derhalve in het Engels te worden opgesteld. Het College van experts stelt adviezen op die aan de aanvrager zullen worden toegestuurd zodat hij of zij een reactie kan geven en eventuele vragen beantwoorden (het weerwoord). Elke expert zal op individuele basis in principe meerdere aanvragen beoordelen aan de hand van de criteria zoals die staan beschreven in paragraaf 4.2. Welke externe experts precies worden ingezet per aanvraag zal niet bekend worden gemaakt. De beoordeling door de externe experts is anoniem. Mede op basis van de aanvragen, de adviezen van het College van externe experts en het weerwoord stelt de Programmacommissie een prioriteitenvolgorde van aanvragen op en biedt deze aan de Raad van Toezicht aan. De onderlinge afweging van de positief beoordeelde aanvragen vindt plaats op basis van de criteria zoals die zijn beschreven in paragraaf 4.2.

Mocht blijken dat zich onvoorziene omstandigheden voordoen c.q. veel aanvragen en/of onvoldoende medewerking, dan zal de procedure aan de gerezen omstandigheden worden aangepast. De aanvragers zullen daar onmiddellijk schriftelijk over worden geïnformeerd.

De Programmacommissie, waarvan de leden niet inhoudelijk bij de aanvragen zijn betrokken, kan hiervoor met ad hoc leden worden uitgebreid. De Raad van Toezicht, met name bestaande uit vertegenwoordigers van de financierende instellingen, ziet toe op de uitvoering van het onderzoeksprogramma DBR en neemt het formele toewijzingsbesluit.

Tijdschema

Het *indicatieve* tijdschema voor de derde ronde subsidieaanvragen ziet er als volgt uit:

Medio juni 2011	Openstellen call, DBR-brochure en LOI-formulier op de website
8 september 2011	Deadline indienen Letters of Intent (LOI)
14 november 2011	Indienen van uitgewerkte aanvragen
Medio december 2011	Voorlopige oordelen en vragen van het College van externe experts naar de aanvrager voor weerwoord
Medio januari 2012	Beoordelingsvergadering Programmacommissie
Eind januari 2012	Uitsluitel Raad van Toezicht omtrent honorering aanvragen
Vóór 15 april 2012	Start onderzoek

4.2 Criteria

De aanvragen zullen worden getoetst aan de hand van de volgende beoordelingscriteria voor wetenschappelijke doelstelling en absolute kwaliteit, maatschappelijke en beleidsrelevantie en organisatorische aspecten, waarbij *alle* vier de sets van criteria worden meegewogen. Een uitstekend track record van de aanvrager is op zichzelf dus onvoldoende grond voor het verkrijgen van een goede beoordeling.

Maatschappelijke en beleidsrelevantie

- concretisering van het onderzoek in de praktijk door middel van het opzetten van een casus waarin wordt samengewerkt met probleemeigenaren;
- aansluiting van het onderzoek bij strategische beleidsvragen, beschreven in hoofdstuk 2, en de inhoudelijke kwaliteitscriteria beschreven in de inleiding;
- de mate waarin de oplossing van maatschappelijke en beleidsvraagstukken met behulp van het onderzoek – in meer concrete zin – dichterbij wordt gebracht;
- verbinding tussen fundamenteel en toegepast onderzoek, toepasbaarheid van de beoogde resultaten;
- welke synergie mogelijk is door het onderzoek te verbinden aan ander onderzoek binnen VerDuS;
- hoe de onderzoeksresultaten worden verspreid naar de (potentiële) gebruikers bij de departementen (IenM, EL&I), decentrale overheden, maatschappelijke organisaties en/of het bedrijfsleven;
- concrete perspectieven om de nieuwe kennis in onderwijs- en opleidingsprogramma's (MSc, PhD, postinitieel) op te nemen.

Wetenschappelijke doelstelling

- het voorstel moet passen in het onderzoekskader zoals beschreven in deze brochure;
- het voorstel dient aan te sluiten bij kennis op dit gebied in andere landen en daar ook gebruik van te maken (internationale aansluiting en inbedding), internationale samenwerking is een vereiste;
- hoe het voorstel zich verhoudt tot het onderzoek bij bestaande programma's op dit gebied (bijvoorbeeld Transumo en NGI) en of er sprake is van synergie;
- er dient sprake te zijn van interuniversitaire samenwerking;
- het onderzoek dient bij te dragen aan de versterking van de kennisinfrastructuur;
- er dient sprake te zijn van multidisciplinaire samenwerking binnen en tussen deelprojecten;
- het integratieve karakter van de aanvraag; er dient sprake te zijn van goede dwarsverbanden tussen de deelprojecten.

Wetenschappelijke kwaliteit

- wetenschappelijke relevantie van het onderzoek in theoretisch, methodisch en descriptief opzicht;
- originaliteit van de probleemstelling, bijdrage aan nieuwe theorievorming of onderzoeksmethoden;
- methodisch-technische opzet, geschiktheid van methoden en technieken, beschikbaarheid van eventuele data, helderheid en motivatie;
- volledigheid, samenhang en consistentie; heldere uitwerking van de probleemstelling ook in relatie tot het theoretisch kader, duidelijke afbakening van het voorgestelde onderzoek;
- uitvoerbaarheid en haalbaarheid van de deelprojecten, waaronder werk- en publicatieplan.

Organisatie en financiën

- het consortium dient uit twee à drie onderzoeksgroepen van twee of meer universiteiten te bestaan met een overtuigend track record van de leidinggevende onderzoekers. Ook hogescholen kunnen deel uitmaken van een consortium;
- er dient commitment te zijn van probleemeigenaren in betreffende regio bijvoorbeeld blijkend uit 'in kind' bijdragen aan het onderzoek en de bereidheid data voor het praktijkonderzoek beschikbaar te stellen;
- het consortium dient een interdisciplinaire samenstelling te hebben waarbij planologen met affiniteit voor mobiliteit, verkeerskundigen met affiniteit voor planologie betrokken zijn, maar ook andere disciplines zoals bijvoorbeeld bestuurskundigen met affiniteit voor planologie kunnen onderdeel van het consortium vormen;
- evenwichtige combinatie van junior en senior onderzoekers;
- management van het onderzoeksprogramma;
- organisatie van nationale én internationale samenwerking.

Verder kan worden opgemerkt dat het onderzoek in de derde ronde DBR niet los kan worden gezien van lopend onderzoek in Kennis voor Krachtige Steden, lopend onderzoek in de eerste ronde van Urban Regions in the Delta (URD) en nieuw onderzoek in de tweede ronde URD. Er zal samenwerking en integratie worden gestimuleerd waar nodig wat betreft product en aanpak over de regio's, interne kennisuitwisseling en kennisdisseminatie (en in Europees perspectief).

De onderlinge afweging van de positief beoordeelde aanvragen wordt achtereenvolgens gedaan aan de hand van a) de beoordeling van de aanvraag b) beleidsmatige criteria, c) de urgentie van de vraagstelling.

4.3 Samenstelling commissies

Het onderzoeksprogramma DBR kent een Programmacommissie (PC), een ad hoc College van externe experts en een Raad van Toezicht (RvT).

In de PC zijn de meefinancierende departementen IenM en EL&I vertegenwoordigd en hebben verder een aantal wetenschappers op voordracht van NWO zitting. De PC kan tijdens een beoordelingsronde zondig met enkele ad hoc leden worden uitgebreid. De PC is verantwoordelijk voor de coördinatie en de samenhang van het programma, beoordeelt de voortgang en stelt de begroting van het DBR programma als geheel op. De PC is verder verantwoordelijk voor de prioritering van de voorstellen op programmatische en kwaliteitscriteria. Dit laatste kan op basis van de uitkomsten van het ad hoc College van externe experts. Het College van externe experts is samengesteld uit onafhankelijke (internationale) deskundigen op het onderhavige gebied en rapporteert schriftelijk aan de Programmacommissie.

Daarnaast heeft de PC als taak het bevorderen van kennisoverdracht naar de gebruikers toe, hetgeen een belangrijk aspect van het DBR-programma vormt. Ten behoeve hiervan kan de PC in de uitvoeringsfase van het onderzoek tijdelijk met zowel onderzoekers als gebruikers worden uitgebreid.

Een Raad van Toezicht, met name bestaande uit vertegenwoordigers van de financierende instellingen, ziet toe op de uitvoering van het onderzoeksprogramma DBR en neemt op basis van het advies van de Programmacommissie het formele toewijzingsbesluit.

De leden van de Programmacommissie en de leden van de Raad van Toezicht, op voordracht van de betrokken instellingen, worden benoemd door NWO. De samenstelling van de commissies is onderstaand weergegeven. Voor de leden van alle genoemde commissies is de Gedragscode belangenverstremgeling NWO van toepassing.

Raad van Toezicht

- drs. S. Riedstra, Ministerie van IenM (voorzitter)
- drs. C.P. Buijink, Ministerie van EL&I
- drs. M. Frequin, Ministerie van BZK/WWI
- mr. P.G.A. Noordanus, Grote steden
- prof. dr. P. Hooimeijer, namens NWO

Secretariaat: NWO MaGW

Programmacommissie

ir. H. Leeflang, Ministerie van IenM (voorzitter)

Ambtelijke vertegenwoordigers

- drs. A.J. van der Burg, Ministerie van IenM
- mw. dr. O.A.W.T. van de Riet, KIM
- drs. N. van Paridon, Stadsregio Amsterdam
- dr. E.J. Visser, Ministerie van EL&I
- drs. E. Reiding, Ministerie van IenM

Wetenschappelijke vertegenwoordigers

- ir. A.N. Bleijenberg, TNO
- prof. dr. P.P.J. Driessen, Universiteit Utrecht
- mw. dr. M.A.J. Kuijpers-Linde, TNO
- prof. dr. H.J. Meurs, Radboud Universiteit Nijmegen
- prof. dr. ir. H. Priemus, Technische Universiteit Delft
- prof. dr. E. van de Voorde, Universiteit Antwerpen

Secretariaat

- drs. H.W. Waaijers, beleidsmedewerker NWO Maatschappij- en Gedragwetenschappen, h.waijers@nwo.nl, tel.: 070 3440913
- Mw. J. Brouwer, secretaresse NWO Maatschappij- en Gedragwetenschappen, j.brouwer@nwo.nl, tel.: 070 3440947

5 Overige informatie

5.1 Contact

Op de NWO website is de meest recente informatie over het DBR-onderzoeksprogramma te vinden, <http://www.nwo.nl/DBR>. Voor vragen over het programma kan men contact opnemen met het secretariaat, zie voorgaande pagina.