

Tentamen Inleiding Mobiliteit en Infrastructuur

25 januari 2006, 09:00–12:00 uur.

De tentamenvragen en de verdeling van de punten

Het tentamen bestaat uit 5 open vragen. In totaal zijn er 100 punten te behalen; Per vraag is aangegeven hoeveel punten te verkrijgen zijn. Is een vraag niet ingevuld dan worden er ook geen punten aan toegekend. Vooralsnog kunt u er van uitgaan dat u een voldoende heeft bij een score van 60 punten of meer. Op basis van de analyse van de resultaten wordt de definitieve uitslag bekend gemaakt via email en later via Internet.

Antwoordinstructie

- Plaats op ieder antwoordvel uw naam en studentnummer
- Beantwoord uw vragen kort en bondig! Schrijf s.v.p. zo duidelijk mogelijk!
- Als bij een open vraag een verklaring, uitleg of berekening wordt gevraagd, worden aan het antwoord meestal weinig punten toegekend als deze verklaring, uitleg of berekening ontbreekt.
- Geef niet meer antwoorden (redenen, voorbeelden e.d.) dan er worden gevraagd. Als er bijvoorbeeld twee redenen worden gevraagd en u geeft meer dan twee redenen dan worden alleen de eerste twee in de beoordeling meegeteld.

Gebruik van hulpmiddelen

Het gebruik van een (grafische-) rekenmachine is toegestaan.

Andere bronnen zoals boeken, readers en collegedictaten mogen tijdens het tentamen niet worden geraadpleegd!

Veel succes!

Vraag 1: Mobiliteit en Infrastructuur (15 punten)

Bij een van de colleges Mobiliteit en Infrastructuur zijn verschillende indelingen voor mobiliteit en infrastructuur behandeld.

- Welke definitie voor mobiliteit en welke definitie voor infrastructuur ken je? Noem er voor beide een en licht ze toe.
- Je kunt vanuit verschillende theoretische velden (visies) naar mobiliteit en infrastructuur kijken. Benoem er drie en leg uit.
- Welke bij vraag b. genoemde theoretisch veld vind jij het belangrijkste en waarom?

Vraag 2: Goederenvervoer en logistiek (16 punten)

In het college is het onderscheid tussen multimodaal-, intermodaal- en gecombineerd goederenvervoer aan de orde geweest. Hierbij wordt vaak een onderscheid gemaakt naar rail en binnenvaart.

- Wat wordt verstaan onder gecombineerd vervoer?
- In Europa wordt veel verwacht van het gecombineerd vervoer van goederen. Geef drie redenen waarom dit wel of niet (maak een keuze) zo is. Motiveer!

De sector van het goederenwegvervoer verleent ook steeds meer logistieke diensten. In het college over goederenvervoer en logistiek is een figuur aan de orde geweest waarin alle aspecten van logistiek zijn weergegeven.

- Visualiseer dit figuur.
- Welk deelaspect van logistiek uit vraag c vind je het belangrijkste en waarom?

Vraag 3: Knooppunten (20 punten)

Knooppunten in de infrastructuur zijn van groot belang voor de Europese (en ook Nederlandse) economie.

- Op vervoersknooppunten voor het goederenvervoer wordt lading uitgewisseld. Geef drie redenen (plus motivatie) waarom dit vaak zo is?
- In de grote zeehavens gaan steeds meer stemmen op om de havenbedrijven te privatiseren. Bent u het daarmee (on)eens en waarom (geef 3 redenen)?

Knooppunten spelen een belangrijke rol in de bereikbaarheid van locaties voor wonen, werken en recreëren.

- Geef de twee invalshoeken om bereikbaarheid te definiëren en leg met een voorbeeld uit hoe beide invalshoeken een tegengesteld beeld van bereikbaarheid kunnen geven.
- Welke invalshoek heeft uw voorkeur en waarom?

Vraag 4: Externe effecten (24 punten)

Door een Nederlands bedrijf is een auto ontwikkeld die rijdt op gereinigd kippenvet. Voor de uitstoot van CO₂ is dat een goede zaak omdat dit op een neutrale manier plaatsvindt. De CO₂ is namelijk eerder opgenomen op de akkers waar het kippenvoer werd verbouwd. Dergelijke ontwikkelingen zijn een goede zaak omdat daarmee de negatieve externe effecten van het autoverkeer worden verminderd.

- Geef vier verschillende voorbeelden van typen externe kosten binnen verkeer en vervoer en leg uit
- Benoem vier kenmerken van externe kosten?
- Bij het streven naar het maatschappelijk optimum voor verkeer en vervoer zijn er verschillende mogelijkheden. In het hoorcollege zijn twee belangrijke theoretische

oplossingen behandeld, welke? Geef voor beide theorieën de drie belangrijkste kenmerken.

- d. Welke theoretische oplossing heeft uw voorkeur? Motiveer! Maak bij de beantwoording gebruik van 1 van de 4 antwoorden die u bij vraag 4a heeft gegeven.

Vraag 5: Prijsbeleid (10 punten)

Het Vlaamse busbedrijf de Lijn heeft in 2005 een record gebroken. De bussen vervoerden bijna 450 miljoen passagiers, 9 procent meer dan in 2004. De overheid heeft flink meer bussen ingezet en goedkope abonnementen verstrekt om de files te bestrijden. Het aantal buspassagiers is hierdoor sinds 1999 verdubbeld. De trend in België is tegengesteld aan die in Nederland. Het aantal bus- tram- en metrolijnen is van 2000 tot 2004 met 8 procent afgenomen, zo meldde minister Peijs.

- a) Waarom is de trend in België tegengesteld aan die van Nederland? Noem drie redenen en licht toe.
- b) Als u minister Peijs zou zijn, welke drie maatregelen zou u nemen om de trend in Nederland om te buigen? Motiveer!

Vraag 6: Huidig beleid en toekomstig beleid (15 punten)

- a) Theoretisch kunnen overheidsbeslissingen in verkeers- en vervoersbeleid worden beschouwd als resultante van afwegingen van maatschappelijke kosten en baten. Deze afwegingen kunnen op twee manieren plaatsvinden, zoals in het college is behandeld. Welke? Licht beide benaderingen kort toe.
- b) Welke drie doelen heeft de Nederlandse beleidspraktijk op het gebied van verkeer en vervoer?
- c) Noem drie verschillen tussen KBA en MCA