



Beknopt jaarverslag KiM 2010

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Inleiding | KiM-publicaties |
Kennis-aan-tafel | KiM-symposium
| Managementteam KiM | Evaluatie |
Tot slot | Lijst met publicaties |

Inleiding

De periode rondom de jaarwisseling is een periode van terugkijken en vooruitkijken. In het werkprogramma 2011 kijkt het KiM vooruit. We geven daarin aan welke activiteiten we het komende jaar gaan uitvoeren. In dit jaarverslag kijken we kort terug. 2010 was voor het KiM letterlijk en figuurlijk een bewogen jaar. Letterlijk in de zin van de verhuizing naar de Plesmanweg, waardoor we nu nog dichterbij het beleid zitten. Figuurlijk in de zin van de nieuwe samenstelling van het managementteam, de evaluatie van het KiM en de veelheid aan projecten die het KiM heeft uitgevoerd. In dit jaarverslag vindt u de belangrijkste resultaten en gebeurtenissen van 2010.

KiM-publicaties

In 2010 verschenen vier rapporten, twaalf achtergronddocumenten en vier notities (zie Lijst met publicaties). De publicaties hadden tezamen betrekking op vrijwel het gehele verkeers- en vervoersterrein. Een aantal interessante conclusies uit deze publicaties brengen we hier nog een keer voor het voetlicht. Een volledig overzicht van de publicaties staat achter in het jaarverslag.

In de *Mobiliteitsbalans 2010* kijken we terug op de ontwikkeling van de mobiliteit in de afgelopen tien jaar. Als gevolg van de economische crisis hadden automobilisten tien procent minder last van vertraging door files en verkeersdrukke in 2009. De hoeveelheid verkeer op de hoofdwegen nam echter maar met één procent af. Het aantal treinreizigers daalde niet in het afgelopen jaar. Doordat scholieren en studenten naar verhouding meer met het openbaar

vervoer reizen, is het spoor minder afhankelijk van zakelijk verkeer. Voor het internationale vervoer waren de gevolgen van de crisis veel groter. Het goederenvervoer kreeg te maken met een ongekend grote daling van twaalf procent. Ook de luchtvaartsector had het zwaar te verduren. Het aantal passagiersbewegingen via Schiphol daalde in 2009 met acht procent. Alleen de regionale luchthavens zaten nog in de lift.

Naast terugkijken met de Mobiliteitsbalans 2010 kijkt het KiM ook vooruit met een middellange termijnverkenning *Verkenning Mobiliteit en bereikbaarheid 2011-2015*, welke tegelijkertijd uitkwam. Uit deze verkenning blijkt dat na een daling van de mobiliteit door de economische crisis de hoeveelheid verkeer van 2010 tot 2015 weer toeneemt. Het wegverkeer groeit de komende 5 jaar naar verwachting harder dan in de afgelopen 5 jaar. Dit betekent dat er ook weer meer files komen. In het afgelopen jaar leidde een geringe daling van de hoeveelheid verkeer tot een veel grotere daling van vertraging door files en verkeersdrukke. De komende jaren is een omgekeerde ontwikkeling te verwachten. Het doel dat de overheid zich heeft gesteld voor de vermindering van files ligt daardoor bij ongewijzigd beleid buiten bereik. Voor het goederenvervoer en de luchtvaart, die beide sterk afhankelijk zijn van internationale ontwikkelingen, waren de gevolgen van de crisis veel groter. Bij het economisch herstel trekt echter zowel de goederenstroom als het aantal luchtvaartpassagiers ook weer sneller aan.

Demografische ontwikkelingen staan centraal in *Krimp en Mobiliteit*. Tot 2030 komen er in Nederland ongeveer een miljoen inwoners bij. Die bevolkingsgroei zal zich naar verwachting vooral voordoen in de Randstad en uitlopers van de Randstad: Almere, Alkmaar, Zwolle,

Arnhem, Breda, Tilburg en Eindhoven. De Randstad wordt Handstad. In landelijke gebieden aan de rand van Nederland – Noordoost-Groningen, Zeeuws-Vlaanderen, de Achterhoek en Zuid-Limburg – loopt de bevolking terug. Wat betekenen die ontwikkelingen voor het verkeer en vervoer? Wordt het nog drukker in de Randstad? Zal de verkeersdruk in de krimpregio's in de toekomst afnemen? Dat laatste blijkt niet het geval te zijn.

In *Nut en noodzaak: het afwegen van kosten en baten* wordt beschreven dat een kosten-batenanalyse (KBA) niet alleen kan bijdragen aan versnelling, maar ook aan verbetering van de besluitvorming. De KBA wordt niet zoals voorheen twee keer – in de verkenningsfase én in de planstudie – uitgevoerd, maar één keer aan het einde van de verkenningsfase als onderbouwing van het voorkeursalternatief. Tijdswinst wordt ook geboekt door alle onderzoeken (verkeer, geluid etc.) goed af te stemmen. Dit voorkomt dubbel werk. Welke informatie nodig is om snel maar verantwoord een afweging te maken van nut en noodzaak, verschilt per project. De kosten-batenanalyse is flexibel. Al naar gelang de behoefte kan de diepgang variëren van een 'sigarendoosberekening' tot een uitgebreide analyse met veel projectspecifiek onderzoek. Door vroegtijdig belangrijke kostenveroorzakers, opbrengsten en onzekerheden op te sporen, kan een kosten-batenanalyse de kwaliteit van de besluitvorming verhogen. Door op deze manier besluiten toekomstvaster te maken, wordt vertraging later in het besluitvormingsproces voorkomen.

Met de kennis van nu: leren van evalueren beschrijft de ex-post case study A5, die het KiM samen met het PBL uitvoerde. Voor infrastructuurprojecten wordt veel ex-ante-evaluatieonderzoek verricht. Dit staat sterk in contrast met het huidige gebruik van het evalueren achteraf. Toch kan het ex-post evalueren van infrastructurele projecten belangrijke voordelen hebben. Door te leren van het verleden kan de kwaliteit van toekomstige ex-ante-evaluaties verbeterd worden en daarmee ook de kwaliteit van de besluitvorming. Ook verantwoord kan een doel zijn. In 2009 onderzochten we de voorwaarden voor een goede ex-post analyse en de ervaringen in het buitenland. In 2010 voerden we een case study uit om in de praktijk te leren van een ex-post evaluatie.

In *Rekenen met beleid* hebben we onderzoek gedaan naar het gebruik van verkeersmodellen in beleidsprocessen van IenM en de behoeften van de beleidsmakers aan verbeteringen. De huidige verkeersmodellen zijn vaak onnodig complex, bewerkelijk en onvoldoende transparant. Om beter aan te sluiten op de behoeften van beleidsmakers schetsten we voor de komende jaren drie belangrijke uitdagingen. Voor de juiste beslisinformatie is het nodig de modellen te vereenvoudigen, de kwaliteit beter te borgen en de uitkomsten duidelijker te presenteren. Voor elke uitdaging zijn de beleidsopties in kaart gebracht om anders om te gaan met verkeersmodellen. Het aanpassen van verkeersmodellen vraagt volgens het KiM ook om een andere governance van modelontwikkeling. Kortom, om meer sturing. Dit kan door de instelling van een permanente stuurgroep waar de gebruikers van modelresultaten de

handen ineenslaan en helder verwoorden wat zij van de verkeersmodellen verwachten.

In *De betekenis van robuustheid* is gekeken in hoeverre robuustheid een plaats heeft in de maatschappelijke kosten-batenanalyses. Hierbij is robuustheid voor de gebruiker van het wegennet gedefinieerd als de mate waarin extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, wegwerkzaamheden, weersomstandigheden, evenementen) worden voorkomen. Uit het onderzoek komt naar voren dat wegverbredingen en nieuwe verbindingen kunnen leiden tot een grotere robuustheid van het wegennet, maar dit is niet altijd het geval. Het is dan ook niet mogelijk op voorhand aan te geven of het effect positief of negatief zal zijn. Het rapport geeft wel aanknopingspunten om een indicatie te krijgen van het robuustheidseffect van beleidsmaatregelen.

Betrouwbaarheid en robuustheid op het spoor gaat over de betrouwbaarheid van het reizen per trein. Doel ervan is het beschrijven van de huidige kennis over betrouwbaarheid op het spoor en het aanreiken van een methode om effecten van toekomstige maatregelen die de betrouwbaarheid beïnvloeden te bepalen en te waarderen. Betrouwbaarheid op het spoor houdt veel meer in dan alleen treinen die te laat op de bestemming aankomen. Het gaat ook om de bezetting van vertraagde treinen, de uitval van treinen en de effecten op de hele reisketen van deur-tot-deur. Ook de omstandigheid dat reistijden flink kunnen variëren en dat veel reizigers vroeger van huis vertrekken om de nadelige gevolgen van een mogelijke vertraging op te vangen moeten worden meegewogen.

Uit *Infrastructuur en economische structuurversterking* en *Duurzaamheid in kosten-batenanalyses verkeer en vervoer* komt naar voren dat alle aspecten die een rol spelen bij respectievelijk economische structuurversterking en duurzaamheid onderdeel uitmaken van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Naast financiële en economische aspecten spelen bij het invullen van de doelstelling om economische structuur of duurzaamheid te versterken ook natuur, milieu, ruimtelijke en sociale aspecten een rol. Ook MKBA's gaan uit van dit brede welvaartsbegrip. Dit sluit dus goed aan. Wel zijn in een MKBA sommige effecten 'verborgen' (bijvoorbeeld bereikbaarheid van een specifieke regio) of leiden effecten niet tot een netto-effect (bijvoorbeeld herverdeling van activiteiten tussen regio's). Met name bij projecten met meer strategische doelstellingen kan het wenselijk zijn deze effecten expliciet inzichtelijk te maken voor besluitvormers, zonder dat dit overigens leidt tot een ander MKBA resultaat.

De hoogte van de belastingen voor het vliegverkeer is een terugkerend onderwerp van nationale en internationale politieke discussie. In *Belastingen en heffingen in de luchtvaart* bieden we een overzicht van informatie die van belang is bij de afweging of belastingen voor bepaalde doeleinden en in een bepaalde situatie het meest geëigende instrument zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om het in rekening brengen van milieueffecten.

In *Achterlandcongestie en de rol van vervoer over water voor mainport Rotterdam* wordt beschreven dat de containeroverslag in de Rotterdamse haven tot 2040 naar verwachting fors zal groeien. Voor efficiënter en duurzamer achterlandvervoer moeten de binnenvaart en shortsea een groter aandeel krijgen in het vervoer van containers. Marktpartijen hebben zelf al ontwikkelingen in gang gezet om deze omslag te maken. Een aantal van de ontwikkelde maatregelen zal de transportcapaciteit naar het achterland vergroten. Ze versterken echter niet bij voorbaat de concurrentiepositie van het containervervoer over water.

Kennis-aan-Tafel

In het Werkprogramma 2010 hebben we de term Kennis-aan-Tafel geïntroduceerd. Dit betreft het 'hands-on' inbrengen van kennis in beleidsprocessen door middel van gesprekken, presentaties, korte notities, het inbrengen van kennis in werkgroepen, begeleiding van extern onderzoek et cetera. In 2010 heeft Kennis-aan-Tafel veelvuldig plaatsgevonden, variërend van korte vraagjes tot langere begeleidingstrajecten. Voorbeelden hiervan zijn de bijdragen aan het OEI-kernteam, vragen naar aanleiding van de aswolk en meedenken over de NMCA. In 2011 hopen we de beleidsdirecties nog meer te kunnen helpen met Kennis-aan-Tafel.

We hebben in 2010 ook ruim veertig presentaties gegeven. Onder andere voor DGMo en DGLM in de vorm van lunchlezingen, maar ook voor kennisgremia als BOFEB, Vrije Universiteit Amsterdam en op verschillende wetenschappelijke congressen (TRB, ETC, CVS et cetera). Ook is voor de Bestuursraad een presentatie gehouden over de middellange termijnverkenning.

KiM-symposium

Op 2 februari 2010 werd tijdens het KiM-symposium 'Min of meer' een blik op de toekomst van de mobiliteit geworpen. Minder werknemers, maar meer jaren werken. Minder jongeren, meer ouderen. Minder grote huishoudens, meer eenpersoonshuishoudens. Minder plattelanders, meer stedelingen. Wat betekenen al deze ontwikkelingen voor mobiliteit? De sprekers Paul Schnabel (directeur van het Sociaal en Cultureel Planbureau), Arjan van Binsbergen (directeur van Researchschool TRAIL) en Arjen 't Hoen (KiM) lieten de deelnemers door een andere bril naar de toekomst van mobiliteit kijken. Na deze inleidende sprekers werden de deelnemers aan discussietafels uitgenodigd om het gesprek met elkaar aan te gaan over thema's als ontspitsing, bestraffen/belonen, maatwerk voor OV en fiets, energietransitie en concurrentie op de weg tussen personen en goederen. SG Siebe Riedstra werd vanaf de tafels gevoed met verfrissende invalshoeken en opties voor nieuw beleid en reflecteerde daarop in zijn afsluitende speech.

Managementteam KiM

Na het vertrek van Carl Koopmans per 1 september 2009 als directeur van het KiM had de samenstelling van het managementteam een tijdelijk karakter. Arjen 't Hoen was waarnemend directeur, Jan van der Waard en Pauline Wortelboer waren waarnemend programmamanager (tegenwoordig kennislijnmanager). Met de komst van ondergetekende als directeur van het KiM, per 1 juni, en Jan van der Waard als volwaardig MT-lid per 16 augustus is het managementteam weer 'compleet', bestaande uit Jaap de Wit, Arjen 't Hoen, Odette van de Riet en Jan van der Waard.

Evaluatie

Begin 2010 is het evaluatierapport van het KiM naar de Tweede Kamer gestuurd. In dit rapport doet de evaluatiecommissie verslag van haar evaluatiewerkzaamheden, zoals die met de Kamer waren afgesproken bij de instelling van het KiM. Gebaseerd op het evaluatierapport heeft IenM geconcludeerd:

- dat het onderzoek van het KiM van voldoende wetenschappelijk gehalte is om de beleidsvorming een adequate kennisbasis te verschaffen, dat het onderzoek «ontnuchterend» werkt binnen VenW en dat het regelmatig een directe of indirecte doorwerking heeft in het beleid.
- dat de positionering van het KiM als kennisinstituut binnen VenW een goede keuze is geweest. Het KiM is er primair voor om de kwaliteit van de beleidsvorming binnen VenW verder te verbeteren door het aanleveren van relevante kennis. Onafhankelijkheid bij de uitvoering past daarbij. De evaluatiecommissie stelt dat het KiM geen planbureau is en ook niet zou moeten worden.
- dat het voor het verder verbeteren van de kwaliteit van de beleidsvorming het van belang is dat het KiM ook informeel kennis inbrengt bij de beleidsvoorbereiding binnen VenW, naast het uitbrengen van rapporten.

Tot slot

Het afgelopen jaar hebben we met veel enthousiasme en inzet gewerkt aan het realiseren van onze missie: het maken van analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Uiteraard gaan we daar ook in 2011 mee verder. We willen dit versterken door te werken met kennislijnen en door enkele wetenschappelijke fellows te benoemen. Kennislijnen zijn in eerste instantie bedoeld om duidelijk te maken welke kennis er bij het KiM te halen is en om een agenderende rol te vervullen: welke kennis is nodig voor de beleidsvragen van de toekomst. De KiM-fellows hebben tot doel om de contacten tussen het KiM en de wetenschappelijke wereld te intensiveren. Een aantal hoogleraren uit binnen- en buitenland is uitgenodigd om KiM-fellow te worden en zal expliciet bij een of meer kennislijnen worden betrokken. Ons werkprogramma beschrijft de voorgenomen activiteiten, de kennislijnen en de fellows.

Mocht u naar aanleiding van dit jaarverslag interesse hebben voor bepaalde publicaties. Dan kunt u deze bij ons aanvragen via kimpuplicaties@minvenw.nl of als PDF downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers. Ons telefoonnummer is 070 456 1965.

Jaap de Wit

Directeur van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Lijst met publicaties

Rapporten:

- Nut en noodzaak: het afwegen van kosten en baten: een bijdrage aan snellere en betere besluitvorming bij infrastructuurprojecten
- Verkenning Mobiliteit en bereikbaarheid 2011-2015
- Mobiliteitsbalans 2010
- Krimp en mobiliteit: gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit

Achtergronddocumenten:

- Met de kennis van nu; leren van evalueren
- Rekenen met beleid: anders omgaan met verkeersmodellen
- Belastingen en heffingen in de luchtvaart
- Betrouwbaarheid en robuustheid op het spoor
- Achterlandcongestie en de rol van vervoer over water voor de mainport Rotterdam
- Infrastructuur en economische structuurversterking: de relatie met de kosten-batenanalyse
- Second opinion kosten en baten capaciteitsverruiming Maasgeul
- De betekenis van robuustheid: robuustheid in kosten-batenanalyses van weginfrastructuur
- Monitoringskader nationale databank wegverkeersgegevens
- Second opinion op de kosten en baten van het Programma Hoogfrequent Spoor
- Factsheet ontwikkeling luchtvaart: notitie over de ontwikkeling van Schiphol in vergelijking met concurrerende luchthavens in de periode 2007-2009
- Verklaring mobiliteit en bereikbaarheid 1985-2008: ontwikkeling en verklaring van de mobiliteit en bereikbaarheid
- De geschiedenis van de toekomst: verkeer- en vervoersscenario's geanalyseerd

Notities:

- Duurzaamheid in kosten-batenanalyses verkeer en vervoer: verkennende notitie
- Cabotage en CO2 reductie: notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage
- Baten transport infrastructuur na 2020: Notitie over OEI – Nummer 1
- Accijnzen in KBA's anders presenteren: Notitie over OEI – Nummer 2

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

Januari 2011