



## Jaarverslag 2009

# Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

### Inhoud

Inleiding | KiM-symposium | KiM-publicaties |  
'Kennis aan tafel' | Directeur KiM | Tot slot

Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat.

### Terugblik op 2009

De periode rondom de jaarwisseling is een periode van terugkijken en vooruitkijken. In het werkprogramma 2010 kijkt het KiM vooruit. We geven daarin aan welke activiteiten we het komende jaar gaan uitvoeren. In dit jaarverslag kijken we kort terug op de belangrijkste resultaten en gebeurtenissen van 2009.

### KiM-symposium

'Het zekere voor het onzekere' was de titel van het jaarlijkse KiM-symposium, dat op 3 februari 2009 in Madurodam werd gehouden. Voor een publiek van beleidsmakers en wetenschappers gaven verschillende deskundigen hun visie op het omgaan met onzekerheid. Het belangrijkste spanningsveld hierin is tussen de wetenschapper die onzekerheden niet wil wegpoetsen, en de beleidsmaker die voor de snelheid soms ook genoeg zou nemen met een 'best guess'. Speciale gast van het symposium was Gerrit Zalm. Hij pleitte ervoor om onzekerheid als gegeven te beschouwen en besluitvorming daarop aan te passen, bijvoorbeeld door besluiten zo laat mogelijk te nemen en flexibiliteit in te bouwen. Carl Koopmans, destijds directeur van het KiM, gaf in zijn slotwoord aan dat onderzoekers niet kunnen volstaan met het over de schutting gooien van bandbreedtes, maar ook moeten meedenken over beleidsmogelijkheden in verschillende scenario's. Dit is een uitdaging die het KiM graag oppakt.



### KiM-publicaties

In 2009 verschenen vier rapporten en dertien achtergronddocumenten. De publicaties hadden tezamen betrekking op vrijwel het gehele verkeers- en vervoersterrein. De meest belangwekkende conclusies uit deze publicaties brengen we hier gebundeld in een aantal thema's nog een keer voor het voetlicht.

### Ontwikkelingen in mobiliteit en infrastructuur

Alle vervoerswijzen hebben in het afgelopen jaar op de een of andere manier te maken gehad met de gevolgen van de economische recessie. In de Mobiliteitsbalans, die halverwege 2009 verscheen, hebben we een historische analyse uitgevoerd naar de effecten van drie eerdere crises op de mobiliteit. Daaruit blijkt dat we ons tijdens een economische crisis in totaal niet veel minder gaan verplaatsen. Wel zijn er in de spits minder files omdat het woon-werkverkeer afneemt en daardoor de druk op het hoofdwegenet minder is. Het gebruik van de auto voor vrije tijd en studie neemt daarentegen toe. Ook is er minder vrachtverkeer op de wegen en minder mensen reizen met het vliegtuig.

In de balans hebben we ingeschat dat de congestie in 2009 tussen de 8 en 15 procent zou kunnen dalen. Uiteindelijk bleek dat een redelijke schatting: het tijdverlies door files en verkeersdrukte was in 2009 bijna 10 procent lager dan in 2008.

De Mobiliteitsbalans beschrijft ook de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland. Zo werd in 2008 de helft van alle verplaatsingen gemaakt met de auto, een kwart met de fiets, 17 procent te voet en 5 procent met trein, bus, tram en metro. Tussen 2000 en 2008 groeide het autogebruik met 10 procent. Het treingebruik nam tussen 2000 en 2007 met 9 procent toe. Bus, tram en metro bleven stabiel.



Uit de studie 'Het belang van openbaar vervoer' blijkt dat het OV voor de bereikbaarheid vooral van belang is tijdens de spits naar de grote steden. Dan gaat ongeveer 40 procent van de reizen langer dan 10 kilometer met het OV. In het algemeen blijken doelgroepen als ouderen en mensen met een handicap niet meer dan gemiddeld gebruik te maken van het OV. Voor de mate van OV-gebruik onder volwassenen is het ontbreken van een rijbewijs relevanter dan leeftijd, handicap of inkomen.

Het vervoer door de lucht is de afgelopen jaren sterker gegroeid dan de andere vervoerswijzen. In de periode tussen 2000 en 2008 groeide het aantal passagiers op Schiphol met 21 procent. Uit de 'Internationale benchmark capaciteit luchthavens' blijkt dat Schiphol een goed ontwikkeld knooppunt is. Gemeten in vliegbelegingen was Schiphol in 2007 de vijfde luchthaven van Europa. In de benchmark zijn 24 Europese luchthavens vergeleken op hun capaciteit als vervoersknooppunt en als vestigingsplaats, waarbij ook is gekeken naar fysieke uitbreidingsplannen en uitbreidingsmogelijkheden in verband met het milieu. Hieruit blijkt dat de ruimte om verder te groeien (de restcapaciteit) bij 17 van de 24 luchthavens tot 2020 groter is dan bij Schiphol.

### Gedragsaspecten

Het OV-product is in veel situaties beter dan mensen denken. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat een deel van de automobilisten de reistijd en de kosten van het openbaar vervoer overschatten. Hier liggen kansen voor het OV om door middel van marketing het gebruik van het OV te bevorderen. Door het bieden van een reëler beeld van het OV kunnen deze reizigers een meer weloverwogen keuze tussen auto en OV maken. Het rapport 'Imago en openbaar vervoer' gaat in op een aantal mogelijkheden om het imago te verbeteren.

Het OV-product zelf kan ook verbeterd worden. Bijvoorbeeld door aandacht te besteden aan belevingsaspecten (geuren, kleuren en geluiden), door in te spelen op de behoeften van bepaalde doelgroepen zoals jongeren (opgefrist uiterlijk en eigentijdse voorzieningen) of door betere actuele reisinformatie te geven. Als reizigers in het openbaar vervoer betere informatie krijgen over vertragingen, kunnen zij hun reisplannen aanpassen en zo hun reistijd verkorten. De baten hiervan kunnen landelijk oplopen van enkele miljoenen tot tientallen miljoenen euro's per jaar. Daarnaast stijgt ook de tevredenheid van de klant omdat zij de wachttijd als korter ervaren als ze weten waar ze aan toe zijn. Het achtergronddocument 'Actuele OV-reisinformatie' gaat hier dieper op in, alsook op de rolverdeling tussen partijen die de betere informatie kunnen realiseren.

### Kosten en baten van infrastructuurprojecten

Het afgelopen jaar was de Noord/Zuidlijn in Amsterdam vaak in het nieuws. Het KiM heeft op verzoek van de commissie-Veerman een notitie geschreven over de kosten en baten van de Noord/Zuidlijn. In de notitie wordt vooral gewezen op het feit dat voor het project nooit een integrale kosten-batenanalyse is uitgevoerd en dat de totale maatschappelijke baten van het project kleiner zijn dan de

maatschappelijke kosten. Voor nieuwe afwegingen zijn echter alleen de toekomstige kosten en baten nog relevant, omdat gedane investeringen niet meer terug te draaien zijn. Verder verwacht het KiM dat de vervoersbaten veel lager zullen zijn dan in het verleden werd begroot.

Het KiM heeft ook gekeken naar de maatschappelijke rentabiliteit van een mogelijke nieuwe spoorlijn tussen Breda en Utrecht. Hierbij zijn eerdere berekeningen van BAM Infra en Goudappel Coffeng tegen het licht gehouden. De conclusie van het KiM was een stuk minder optimistisch dan die van de beide initiatiefnemers: de verhouding tussen baten en kosten is ongunstiger (rond de 0,3 in plaats van rond de 0,9). De belangrijkste verklaring voor dit verschil is dat de baten voor reizigers in de vorm van kortere reistijden in de eerdere berekening zijn overschat.

In het eerder genoemde rapport 'Het belang van openbaar vervoer' laten we zien dat maatschappelijke kosten-batenanalyses voor OV-projecten kunnen worden verbeterd. Er blijken zowel kosten als baten over het hoofd te worden gezien. Het rapport geeft enkele voorbeelden van vergeten effecten, alsook kengetallen voor kosten en baten. Voor individuele projecten kunnen vergeten posten een substantieel effect hebben op het kosten-batensaldo, maar gemiddeld voor alle OV-projecten lijkt het effect beperkt.

#### Methodiekontwikkeling

Bij mogelijke investeringen in nieuwe infrastructuur vraagt het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de initiatiefnemer(s) steeds vaker om een 'business case', zodat inzicht ontstaat in de kosten en baten voor de (private) exploitant van een project. Er bestond tot nu toe weinig duidelijkheid over de onderdelen die in een business case aan de orde moeten komen, en in welke gevallen een business case moet worden uitgevoerd. Het KiM heeft een 'Leidraad voor opdrachtgevers van business cases' opgesteld, die op dergelijke vragen antwoord geeft.

Een andere publicatie rondom methodiekontwikkeling is 'Na het knippen van het lint'. Hierin laten we zien dat een lichte vorm van evaluatie na afronding van infrastructuurprojecten zinvol en haalbaar is. Zo'n ex-post-evaluatie kan inzichten opleveren die nuttig zijn voor toekomstig onderzoek dat voorafgaand aan projecten wordt gedaan. In de praktijk blijken er echter verschillende belemmeringen, waardoor infrastructuurprojecten na afronding niet of niet systematisch worden geëvalueerd. Een belangrijke conclusie van het onderzoek is dat deze belemmeringen kunnen worden overwonnen.

Het KiM heeft tot slot ook gekeken naar een nieuwe methodiek om het effect van toezicht te meten. Momenteel wordt de bijdrage van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) aan de veiligheid in het transport vaak uitgedrukt in activiteiten, zoals aantallen inspecties of aantallen verleende vergunningen. In het project 'Toezicht tellen' heeft het KiM een model voor effectmeting in het wegvervoer gebouwd. In het gelijknamige rapport laten we zien wat de toepassing van deze methode op kan leveren voor het toezicht op



het personenvervoer, de zeevaart en het luchtruim. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat er voldoende gegevens beschikbaar zijn.

#### '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. Dit type werk is niet nieuw. Ook in 2009 hebben we op verschillende manieren kennis aan tafel geleverd. In opdracht van DGLM hebben we bijvoorbeeld expertise geleverd bij het opstellen van de goederenvervoerprognoses van de havens van Amsterdam en Rotterdam. Een ander voorbeeld is de beoordeling van de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de verruiming van de Eemsgeul in het kader van FES-aanvragen (Fonds Economische Structuurversterking).

We hebben in 2009 ook meer dan veertig presentaties gegeven. Onder andere voor DGMO en DGLM in de vorm van lunchlezingen, maar ook voor kennisgremia als Airneth, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en op verschillende wetenschappelijke congressen (TRB, ETC, NECTAR et cetera). En onlangs is voor de Bestuursraad een presentatie gehouden over de gevolgen van bevolkingskrimp voor mobiliteit in verschillende regio's. Het rapport daarover verschijnt binnenkort. Bijzonder dit jaar was de start van een jaarlijkse serie gastcolleges aan promovendi van TRAIL (een onderzoeksschool van vijf Nederlandse universiteiten op het gebied van transport, infrastructuur en logistiek) om de uitwisseling van kennis tussen het KiM en verschillende universiteiten te versterken.

## Directeur KiM

Per 1 september heeft Carl Koopmans zijn functie als directeur van het KiM beëindigd. Zijn functie wordt sindsdien waargenomen door Arjen 't Hoen. Jan van der Waard van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat en Pauline Wortelboer van het KiM hebben tijdelijk een aantal verantwoordelijkheden op het gebied van programmamanagement op zich genomen. Jan voor het programma Bereikbaarheid en Mobiliteit en Pauline voor de programma's Economie en Welvaart en Marktordening.

## 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 2010 mee verder. Ons werkprogramma geeft daarop al een korte vooruitblik.

Mocht u naar aanleiding van dit jaarverslag interesse hebben voor bepaalde publicaties. Dan kunt u deze bij ons aanvragen via [kimpublishaties@minvenw.nl](mailto:kimpublishaties@minvenw.nl) of als PDF downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers. Ons telefoonnummer is 070 351 1965.

Arjen 't Hoen,  
*Waarnemend directeur van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*

Dit is een uitgave van het

## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.verkeerenwaterstaat.nl](http://www.verkeerenwaterstaat.nl)

[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

Januari 2010