



Nieuwsbrief KiM | Nummer 9 | December 2009

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Na het knippen van het lint | Toezicht Tellen
Actuele ov-reisinformatie | Breda-Utrecht
doorgerekend | Leidraad voor opdrachtgevers
van business cases | Binnenvaart en
containerlogistiek

Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat.

Na het knippen van het lint: het ex post evalueren van infrastructuur

Nederlandse infrastructuurprojecten worden achteraf, ex post, zelden systematisch geëvalueerd. Vooraf, ter voorbereiding op de besluitvorming gebeurt dit wel. Dat er minder aandacht is voor evalueren achteraf, voor ex-postevaluaties, is verklaarbaar. Het heeft te maken met de politiek-bestuurlijke context, psychologische processen, organisatorische belemmeringen en bepaalde methodologische problemen.

Het KiM heeft in opdracht van de directie Financiën, Management en Control van het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoek gedaan naar de belemmeringen. Het KiM concludeert dat deze belemmeringen geen reden zijn om van ex-postevaluaties af te zien. Ze kunnen worden overwonnen en er valt veel van ex-post-evaluaties te leren. Een lichte vorm van evalueren is daarbij het meest zinvol en haalbaar.

In een vervolgproject zal een concreet infrastructuurproject ex post worden geëvalueerd, zodat duidelijker wordt wat er van evaluaties valt te leren en welke (onderzoeks)inspanningen daarmee zijn gemoeid.

Na het knippen van het lint: het ex post evalueren van infrastructuur, Wim Groot, Mark Lijesen, Fons Savelberg, Ellen van der Werff, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juni 2009, ISBN: 978-90-8902-062-8

Toezicht Tellen

Het meten van effecten van toezicht is geen gemakkelijke zaak. De bijdrage van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) aan de veiligheid in het transport, wordt nu nog vaak uitgedrukt in

activiteiten, zoals aantallen inspecties of aantallen verleende vergunningen.

Het rapport Toezicht Tellen geeft een overzicht van verschillende methoden waarmee de IVW die effecten van toezicht in beeld kan brengen. Het KiM is voor deze studie op zoek gegaan naar best practices in het buitenland.

Uit deze internationale vergelijking is een veelbelovende kwantitatieve methode naar voren gekomen die kan worden toegepast mits er voldoende gegevens beschikbaar zijn, zoals informatie over ongevallen per transporteenheid, bedrijfskenmerken en het aantal inspecties per bedrijf.

Het KiM heeft deze methode uitgewerkt en toegepast op de toezichtsdomeinen personenvervoer, zeevaart, en het luchtruim. De eerste proefberekeningen laten bruikbare uitkomsten zien.

Een andere belangrijke uitkomst van de studie is dat een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve methoden en indicatoren sterker is dan het gebruik van individuele meetmethoden en indicatoren. Door een combinatie van methoden en indicatoren te gebruiken, vullen de uitkomsten elkaar aan. De ene methode of indicator kan als een realitycheck dienen voor de andere en andersom, waardoor meer robuuste uitspraken over effecten van toezicht gedaan kunnen worden.

Toezicht Tellen; over het meten van de effectiviteit van toezicht door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Pieter Wouters, Harry Derricks en Han van der Loop, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, september 2009, ISBN: 978-90-8902-064-2

Actuele ov-reisinformatie: maatschappelijke baten en rolverdeling

Als reizigers in het openbaar vervoer betere informatie krijgen over vertragingen, kunnen zij hun reisplannen aanpassen en zo hun reistijd verkorten. Omgerekend in geld kan de winst van deze kortere reistijden landelijk oplopen van enkele miljoenen tot tientallen miljoenen euro per jaar. Daarnaast stijgt ook de tevredenheid van de klant: reizigers blijken wachttijd als korter te ervaren, als zij door goede informatie weten waar ze aan toe zijn.

Dat is een belangrijke conclusie van een onderzoek naar de maatschappelijke baten van actuele ov-reisinformatie, dat het KiM op verzoek van het directoraat-generaal Mobiliteit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft uitgevoerd. De studie buigt zich ook over de vraag hoe actuele ov-reisinformatie het beste kan worden georganiseerd. Belangrijk is dat openbaarvervoerbedrijven verplicht moeten zijn aan partijen in de markt de gegevens te verstrekken die nodig zijn om de informatie aan te bieden. Openbaarvervoerbedrijven krijgen op dit moment van de overheid de ruimte om zelf een landelijke databank openbaar vervoer te bouwen. Dat sluit aan op succesvolle buitenlandse voorbeelden van informatiediensten. Gezien de mogelijkheden voor openbaarvervoerbedrijven en andere marktpartijen, voegt een databank van de overheid weinig toe.

Actuele ov-reisinformatie: maatschappelijke baten en rolverdeling, Peter Bakker en Ellen van der Werff, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2009, ISBN 978-90-8902-066-6

Breda – Utrecht doorgerekend, audit over de kosten en baten van een nieuwe spoorlijn

De maatschappelijke kosten van een nieuwe spoorlijn Breda - Utrecht zijn aanzienlijk hoger dan de baten. Dit is de belangrijkste conclusie uit een notitie waarin het KiM eerdere berekeningen van BAM Infra en Goudappel Coffeng tegen het licht heeft gehouden.

BAM Infra en Goudappel Coffeng stellen dat de nieuwe spoorlijn een van de drukste van het land gaat worden en zodoende bijdraagt

aan de economische positie van Nederland, de Randstad en Noord-Brabant. Besparing op de aanlegkosten kan volgens hen worden bereikt door de bouw gelijk op te laten lopen met de verbetering van de parallelle A27.

De conclusie van het KiM is een stuk minder optimistisch dan die van de beide initiatiefnemers. Belangrijkste verklaring voor dit verschil is dat zij volgens het KiM de baten voor de reizigers als gevolg van tijdwinsten hebben overschat. Dat komt voor een deel door onjuiste rekenmethoden en voor een deel door een te optimistische raming van het aantal nieuwe reizigers dat van de lijn gebruik gaat maken.

Breda-Utrecht doorgerekend, audit over de kosten en baten van een nieuwe spoorlijn, Fons Savelberg, Sytze Rienstra, Jaap Anne Korteweg, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juni 2009, ISBN: 978-90-8902-059-8

Leidraad voor opdrachtgevers van business cases

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) heeft met enige regelmaat behoefte aan een 'business case'. Steeds vaker wordt private financiering en exploitatie van transportinfrastructuur overwogen. Een business case geeft daarbij het inzicht in de kosten en baten voor de (private) exploitant van een project. Er bestaat echter weinig duidelijkheid over welke onderdelen in een business case aan de orde dienen te komen en wanneer een business case nodig is.

Deze leidraad voor beleidsmedewerkers die optreden als opdrachtgever van een business case, maakt inzichtelijk:

- Welke vragen VenW kan stellen bij het opstarten en bij de beoordeling van een business case.
- Wanneer een business case wordt uitgevoerd voor infrastructurele projecten waar VenW bij betrokken is.
- Welke hulp de resultaten van een business case de beleidsmaker bieden.

Leidraad voor opdrachtgevers van business cases, Pauline Wortelboer-van Donselaar, Sytze Rienstra, Jaap Anne Korteweg, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, augustus 2009, ISBN: 978-90-8902-065-9

Binnenvaart en containerlogistiek

Containerbinnenvaartschepen hebben in de Rotterdamse haven vaak te maken met congestie bij de containerterminal. Een van de mogelijke oplossingen voor de vertraging die de binnenvaartschepen daardoor oplopen, is dat binnenvaartschepen gebruik maken van terminalboekingsystemen. Hiermee heeft men in het buitenland succesvolle ervaringen in het wegvervoer opgedaan.

Samenwerking met Antwerpen bij de uitwerking van oplossingen kan interessant zijn, omdat deze haven met dezelfde problemen kampt en aan dezelfde soort oplossingen denkt. Verder is het belangrijk eerst draagvlak voor maatregelen te creëren bij betrokken partijen.

Dat zijn enkele uitkomsten van een onderzoek dat het KiM in opdracht van het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft gedaan. Het KiM heeft in dit onderzoek gekeken naar zeven buitenlandse zeehavens met vergelijkbare problemen. Daarnaast zijn eerdere initiatieven in Nederland tegen het licht gehouden en zijn oplossingen bij andere vervoerwijzen in kaart gebracht die bruikbaar kunnen zijn voor de containerbinnenvaart. Ook is gekeken naar de rol van de overheid.

Binnenvaart en containerlogistiek, Joost Kolkman, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juli 2009, ISBN 978-90-8902-063-5

Meer informatie

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM: kimpublicaties@minvenw.nl of als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers. Ons telefoonnummer is 070 351 1965.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.verkeerenwaterstaat.nl