



Nieuwsbrief KiM | Nummer 11 | Juli 2010

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Nieuwe KiM-directeur Jaap de Wit |
De betekenis van robuustheid | Cabotage
en CO₂-reductie | Management team KiM

Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat.

Nieuwe KiM-directeur Jaap de Wit: 'Onze kennis nog beter zichtbaar maken voor het beleid'

De nieuwe wetenschappelijk directeur van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) – Jaap de Wit – heeft na een maand inwerken en vele gesprekken een goed beeld van het instituut. “Hier zit een bak aan kennis en expertise. De vraag is hoe we dat nog beter kenbaar maken naar buiten toe.”



foto: Von Gloudeffens Photos

Jaap de Wit

Met De Wit (60) aan het roer, heeft het KiM een stuurman in huis met veel kennis en onderzoekservaring. Hij bekleedde onderzoeks- en beleidsfuncties bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de TU Delft en de NS. Hij is sinds 1989 hoogleraar Vervoerseconomie aan de Universiteit van Amsterdam, en werkte voor zijn overstap als clusterhoofd Luchtvaart bij SEO Economisch Onderzoek. “Als ik terugkijk, zie ik telkens het samenspel van beleid en academische wereld als rode draad.”

De breedte zoeken

Precies die combinatie maakt De Wit de juiste man op de juiste plaats bij het KiM. De spanning tussen beleid en onderzoek is hem niet vreemd, en vormt een grote uitdaging. “Ik vind het prachtig om weer de breedte te zoeken over het hele terrein van mobiliteit en transport.” Bovendien valt zijn ‘instapmoment’ goed: na de KiM-evaluatie van afgelopen jaar, weet De Wit waar hij aan toe is. “We zijn geen planbureau maar werken wel in opdracht van het beleid aan de kennisbasis van dat beleid. Kortweg: evidence-based policy.”

Onderzoeksvragen loskrijgen

Na een reeks kennismakingsgesprekken binnenshuis en buiten de deur, weet de nieuwe voorman dat het KiM veel kennis en expertise in huis heeft. “Hoe maken we – in elk geval binnen het ministerie – duidelijk wat hier aan kennis zit? Dat is de grote vraag. En dan gaat het niet alleen om de kennis in de kamers hier, maar ook alle kennis en netwerklintjes die we met de kenniswereld hebben.”

Omgekeerd moeten de juiste mensen ook de juiste vragen stellen aan het KiM, vervolgt De Wit. “Zijn we nou ook de uitkijkpost die het ministerie het gevoel geeft van ‘hier heb ik wat aan?’ Geeft wat wij doen hen voldoende context om beleid te versterken?”

Optimale samenwerking

Dat doel wil de nieuwe directeur bereiken door uitdagende sessies met beleidsmedewerkers te organiseren. Door af en toe experts met prikkelende stellingen van buiten naar binnen te halen. Door optimaal samen te werken met de planbureaus CPB, SCP en PBL. En door te schakelen met directeuren en DG's over wat speelt, zodat een helder gestructureerd onderzoeksprogramma wordt opgebouwd waarin het beleid zich herkent.

Beleidsinput

De mix van onderzoeksactiviteiten is in dat opzicht ook een aandachtspunt voor het KiM: kennis aan tafel, ofwel de mogelijkheid om naast het produceren van afzonderlijke onderzoeksrapporten ook vaker aan de beleidstafel te zitten en input te leveren. “Dat biedt ons een interessante mogelijkheid om op te snuiven waar beleid mee zit. En het zorgt voor een goede agendering van onze onderzoeksthema's.” De Wit zou daarnaast ook graag – ongevraagd – beknopte signalerende studies willen maken.

Goed huwelijk

De nieuwe wetenschappelijk directeur heeft goed voor ogen waar het KiM over vijf jaar moet staan. “Dan moet het een ook internationaal gerenommeerd en nog steeds door VenW gewaardeerd onderzoeksinstituut zijn, dat relevant en vooral strategisch onderzoek doet, wat voldoende context geeft aan beleidsontwikkelingen.” En dat mag best prikkelend zijn, zegt hij. “Daar zit ook de spanning in tussen beleid en onderzoek. Wat dat betreft is het net als in een goed huwelijk.”

De betekenis van robuustheid

Wegverbredingen en nieuwe verbindingen kunnen leiden tot een betere robuustheid van het wegennet, maar dit is niet altijd het geval. Op het projecttracé verbetert de robuustheid, maar elders in het netwerk neemt die mogelijk af doordat er meer verkeer gegenereerd wordt. 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.

De studie is uitgevoerd door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, op verzoek van het team Investeringsbeleid en Strategie van het Directoraat-Generaal Mobiliteit. In het KiM-onderzoek 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 blijkt dat er verschillende aanknopingspunten zijn om de robuustheid te

verbeteren. Maatregelen kunnen zich bijvoorbeeld richten op het verlagen van de kans op incidenten, het verminderen van de gevolgen, het verschaffen van betere informatie en voorspellingen of het bieden van meer uitwijkmogelijkheden via alternatieve routes.

De betekenis van robuustheid. Robuustheid in kosten-batenanalyses van weginfrastructuur. Jaap Anne Korteweg, Sytze Rienstra, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juli 2010.

Cabotage en CO₂-reductie

Voor cabotage (het vervoer van goederen of personen binnen een ander land in het goederenvervoer over de weg) binnen de EU geldt sinds 14 mei 2010 nieuwe EU-regelgeving. Het verder verruimen van de regels rondom cabotage in het goederenvervoer kan tot een CO₂-reductie leiden van 0 tot maximaal 1,6%. Hierbij veronderstellen we dat voor de EU het aandeel van cabotage in het binnenlands vervoer toeneemt van de huidige 1,2% naar een bovengrens van 4,8%.

Dit blijkt uit een eerste verkenning die het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft uitgevoerd naar de vraag of het verder vrijgeven van cabotage leidt tot minder leegrijden (rijden zonder lading) en tot CO₂-reductie in het goederenwegvervoer. Er kan echter een verschuiving optreden van relatief schonere vervoerswijzen (zoals spoorvervoer en binnenvaart) naar wegvervoer door tariefdalings in het wegvervoer als gevolg van extra concurrentie tussen wegvervoerders bij verder vrijgeven van cabotage. De omvang van zo'n modal shift en het naar verwachting negatieve effect ervan op de CO₂-reductie is niet berekend.

Cabotage en CO₂-reductie. Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO₂ door cabotage. Johan Visser, Jan Francke, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juni 2010.

Management team KiM

Met de komst van Jaap de Wit als directeur en Jan van der Waard als programmamanager is het management team van het KiM weer op volle sterkte:

- Jaap de Wit is als directeur het wetenschappelijk gezicht van het KiM.
- Arjen 't Hoen is zijn plaatsvervanger en neemt HRM en de bedrijfsvoering van het KiM voor zijn rekening. Daarnaast is hij verantwoordelijk voor de programma's Economie en Welvaart, en Marktordening.
- Jan van der Waard is verantwoordelijk voor het programma Bereikbaarheid en Mobiliteit.
- Odette van de Riet blijft programmamanager voor de programma's Gedrag, Leefomgeving en Ruimte, en Overheidsorganisatie.

Meer informatie

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM: kimpublishaties@minvenw.nl. Ze zijn ook als PDF te downloaden op www.kimnet.nl.

U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met een van onze medewerkers via telefoonnummer 070 351 19 65.