



Nieuwsbrief KiM | Nummer 13 | december 2010

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Ontwikkelingen bij het KiM | Van programma's naar kennislijnen | Onderzoeksnieuws | Rekenen met beleid: anders omgaan met verkeersmodellen | Kosten-batenanalyse draagt bij aan versneling en verbetering besluitvorming | Belastingen en heffingen in de luchtvaart | Betrouwbaarheid en robuustheid op het spoor | Meer informatie

Ontwikkelingen bij het KiM Van programma's naar kennislijnen

In de afgelopen jaren bestond het werkprogramma van het KiM uit programma's zoals bijvoorbeeld 'gedrag', 'bereikbaarheid en mobiliteit', en 'economie en marktordening'. Dit gaat veranderen. In het werkprogramma van 2011 worden acht kennislijnen onderscheiden. Deze kennislijnen moeten beter duidelijk maken op welke kennis het KiM kan worden aangesproken.

Het is de bedoeling dat deze kennislijnen ook de rol van 'onderlegger' krijgen voor de concrete projecten in het KiM-programma. Tegelijk hebben ze een agenderende functie voor onze onderzoeksactiviteiten in de komende jaren. Dat wil niet zeggen dat de nieuwe kennislijnen 'in beton gegoten zijn'. In ieder geval één keer per jaar vindt - als dat nodig is - een actualisatie plaats.

We willen de kennislijnen de komende tijd ook koppelen aan de specifieke expertise van de nieuwe KiM-fellows. In een volgende nieuwsbrief vertellen we daar meer over. In ons nieuwe werkprogramma dat in januari verschijnt, kunt u meer lezen over de inhoud van de acht kennislijnen. Kort gezegd gaat het om:

1. Bereikbaarheid
2. Oorzaken en gevolgen van mobiliteit
3. Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding
4. Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid
5. Marktordening en de rol van de overheid
6. Beleidsevaluaties en afwegingskaders

7. Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitsstelsel
8. Het belang van mobiliteit en transport

We horen graag wat u er van vindt.

Onderzoeksnieuws Rekenen met beleid: anders omgaan met verkeersmodellen

De huidige verkeersmodellen zijn vaak onnodig complex, bewerkt en onvoldoende transparant. Om beter aan te sluiten op de behoeften van beleidsmakers schetst het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) 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.

Dit staat in het rapport 'Rekenen met beleid' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Op verzoek van het directoraat-generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het KiM onderzoek gedaan naar het gebruik van verkeersmodellen in beleidsprocessen en de behoeften van de beleidsmakers aan verbeteringen.

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.

Rekenen met beleid, anders omgaan met verkeersmodellen. Merijn Martens, Jaco Baveling, Jan Francke en Mig de Jong. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, december 2010.

Kosten-batenanalyse draagt bij aan versnelling en verbetering besluitvorming

De besluitvorming over de aanleg of uitbreiding van wegen, spoorlijnen of vaarwegen duurt vele jaren. Te lang, volgens velen. Het Rijk pakt met het programma Sneller & Beter de trage besluitvorming aan: door het beter te doen, versnelt het besluitvormingsproces. In het rapport *Nut en noodzaak: het afwegen van kosten en baten* beschrijft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) 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. De onderzoekslast in de verkenning wordt kleiner door tussentijds op basis van globale informatie over kosten en baten de meest kansrijke oplossingsrichtingen (bij voorkeur maximaal drie) te selecteren. 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.

Nut en noodzaak, het afwegen van kosten en baten. Johan Visser en Pauline Wortelboer-van Donselaar, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, december 2010.

Belastingen en heffingen in de luchtvaart

De hoogte van de belastingen voor het vliegverkeer is een terugkerend onderwerp van nationale en internationale politieke discussie. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) wil met het rapport *'Belastingen en heffingen in de luchtvaart'* een overzicht bieden 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.

Het rapport geeft een overzicht van de huidige belastingen en heffingen in de Nederlandse luchtvaart en van de motieven voor verandering van het belastingniveau. Specifiek gaat het rapport in op belasting als milieubeleidsinstrument: wat zijn de voor- en nadelen van belastingen ten opzichte van normen en wetten? Wat zijn de overeenkomsten en de verschillen tussen emissieheffing en emissiehandel? En op welke wijze is de besteding van belastingopbrengsten het meest welvaartsverhogend? Het rapport eindigt met een overzicht van de effecten van emissiehandel en de effecten van een aantal concrete belastingmaatregelen op de vraag naar vliegverkeer op de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

Belastingen en heffingen in de luchtvaart. Joost Kolkman, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2010.

Betrouwbaarheid en robuustheid op het spoor

Betrouwbaarheid op het spoor houdt veel meer in dan alleen treinen die te laat op hun bestemming aankomen. Het gaat ook om de bezetting van vertraagde treinen, de uitval van treinen en de effecten van vertragingen op de hele reisketen. Dat veel reizigers vroeger van huis vertrekken om de nadelige gevolgen van een mogelijke vertraging op te vangen, moet ook worden meegewogen.

Dit concludeert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in het onderzoek *Betrouwbaarheid en robuustheid op het spoor*. Daarin gaan we ook in op de oorzaken van onbetrouwbaarheid en de maatregelen om daar wat aan te doen. In een stappenplan presenteren we een methode om de effecten van maatregelen beter in kaart te brengen en in kosten-batenonderzoek te waarderen.

Betrouwbaarheid en robuustheid op het spoor. Fons Savelberg en Peter Bakker, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2010.

Meer informatie

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM:
kimpublikaties@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.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

December 2010