



Nieuwsbrief KiM | Nummer 14 | februari 2011

# Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

## Inhoud

Ontwikkelingen bij het KiM |  
Werkprogramma 2011 | Onderzoeksnieuws  
| Effecten van de vliegbelasting | Risico's  
van het verkeer en vervoer: de beleving van  
de burger | 'Met de kennis van nu': leren  
van evalueren | Meer informatie

## Ontwikkelingen bij het KiM Werkprogramma 2011

In de laatste dagen van het oude jaar is het KiM-werkprogramma 2011 goedgekeurd door onze SG Siebe Riedstra en is nu te vinden op [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl). Het werkprogramma geeft net als andere jaren aan wat we verwachten te gaan doen in het komende jaar. Verschil ten opzichte van de voorgaande jaren is dat we ons nu meer gefocused hebben op het eerste halfjaar van 2011. Vanwege de dynamiek in de kennisvragen van IenM geven we voor de tweede helft van 2011 alleen een indicatie van uit te voeren projecten.

Naast de onderzoeksprojecten willen we in 2011 onze Kennis-aan-Tafel activiteiten voor onze IenM-collega's verder uitbouwen. Met Kennis-aan-Tafel bedoelen we het inbrengen van kennis in de beleidsprocessen; dit kan op verschillende manieren, zoals gesprekken, presentaties en korte notities over beschikbare kennis, het beantwoorden van ad-hoc vragen, het ontsluiten voor IenM van het (inter)nationale kennisnetwerk, het ondersteunen van de beleidsdirecties van IenM bij de formulering van onderzoeksvragen en –aanpak van aan derden uit te besteden onderzoek, het deelnemen in begeleidingscommissies en het overdragen van kennis door het geven van masterclasses.

Zoals in de vorige nieuwsbrief al is aangekondigd gaan we in 2011 van start met kennislijnen in plaats van programma's. 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. Kennislijnen vormen vanaf dit jaar tevens de basis voor de structure-

ring van het werk van het KiM. Odette van de Riet is verantwoordelijk voor de kennislijnen 'Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding' en 'Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem'. Jan van der Waard is verantwoordelijk voor de kennislijnen 'Bereikbaarheid', 'Oorzaken en gevolgen van mobiliteit' en 'Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid'. Arjen 't Hoen is verantwoordelijk voor 'Marktordening en de rol van de overheid', 'Beleidsbeoordelingen en afwegingskaders' en 'Het belang van mobiliteit en transport'.

Binnen de kennislijnen zijn de onderzoeken en andere activiteiten (Kennis-aan-Tafel) gegroepeerd. Elke kennislijn bevat wel een of meer projecten die van brede betekenis zijn en/of naar verwachting van groot belang zijn voor beleidsdiscussies.

Op dit moment zijn dat:

- Bereikbaarheid: *Bereikbaarheid anders bekeken*
  - Oorzaken en gevolgen van mobiliteit: *Mobiliteitsbalans 2011*
  - Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding: *Doelgroepencatalogus mobiliteitsgebruikers*
  - Beschikbaarheid van data en modellen voor beleid: *IenM-behoeften dataverzameling met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid*
  - Marktordening en de rol van de overheid: *Regie op knooppunten*
  - Beleidsbeoordelingen en afwegingskaders: *OEI voor integrale en gebiedsgerichte aanpak*
  - Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem: *Verkenning duurzaam vervoerssysteem 2050 dat ook robuust en verkeersveilig is*
  - Het belang van mobiliteit en transport: *Het belang van mobiliteit*
- Zie voor een beschrijving van deze projecten het werkprogramma.

Tegelijk met het werkprogramma 2011 is ook een beknopt jaarverslag over 2010 verschenen. Zie eveneens [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl). In dit jaarverslag doen we kort verslag van de belangrijkste gebeurtenissen voor het KiM uit 2010 (verhuizing, evaluatie en een nieuwe directeur) en laten we de meest in het oog springende conclusies uit de KiM-publicaties van 2010 de revue nog eens passeren.

*Werkprogramma 2011. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, januari 2011.*

*Beknopt jaarverslag KiM 2010. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, januari 2011.*

## Onderzoeksnieuws

### Effecten van de vliegbelasting

De vliegbelasting heeft een duidelijk negatief effect gehad op het aantal reizigers dat vertrekt vanaf Nederlandse vliegvelden, met name vanaf Schiphol. De belangrijkste luchthavens waar reizigers naar uitweken, waren Düsseldorf, Weeze en Brussel. De vliegbelasting versterkte twee ontwikkelingen die al langer aan de gang zijn: reizigers uit vooral het oosten en zuiden van Nederland vliegen steeds vaker vanaf buitenlandse luchthavens en reizigers maken steeds meer gebruik van zogenoemde lowcostmaatschappijen als Ryanair.

Dit zijn enkele resultaten van een onderzoek naar de effecten van de vliegbelasting dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft verricht op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Op grond van het onderzoek mag verwacht worden dat de vraagreacties bij introductie en bij afschaffing van de vliegbelasting niet symmetrisch zijn. Reizigers zijn zich intussen beter bewust geworden van de mogelijkheden om andere luchthavens in het grensgebied te kiezen: een leereffect dat tot nieuwe gewoontevorming leidt in het verplaatsingsgedrag. Dat laatste kan echter opnieuw veranderen onder invloed van de recente invoering van een Duitse 'tickettax' en door de reacties van de luchtvaartmaatschappijen (meer vluchten vanuit Nederland en minder vanuit Duitsland). In hoeverre dit leidt tot een hernieuwde toename van de vraag op de Nederlandse (regionale) velden blijft vooralsnog afwachten.

*Effecten van de vliegbelasting. Hugo Gordijn en Joost Kolkman, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, februari 2011.*

## Risico's van het verkeer en vervoer: de beleving van de burger

De inschatting die burgers maken van de risico's van verschillende vormen van verkeer en vervoer, wijkt soms af van de feitelijke

risico's. Allerlei subjectieve factoren spelen bij die inschatting een rol. Deskundigen baseren zich op objectieve gegevens, zoals aantallen ongevallen en slachtoffers. Daardoor komt het door deskundigen vastgestelde risico niet altijd overeen met hoe mensen dat risico beleven. Als mensen risico's te laag inschatten, kan dat leiden tot gevaarlijk gedrag. Als zij het risico te hoog inschatten, kunnen ze bijvoorbeeld onnodig verontrust raken of activiteiten vermijden. Bij een te lage inschatting van risico's, is het de taak van de overheid om hen bewust te maken van de werkelijke risico's. Als burgers risico's te hoog inschatten, moet de overheid zorgen voor relativering. Daarbij is het van belang rekening te houden met de achterliggende factoren die de beleving van de burger beïnvloeden. Als burgers de risico's anders inschatten dan deskundigen, kan dat ook leiden tot minder draagvlak voor het wel of niet invoeren van veiligheidsmaatregelen. Flankerend beleid is dan wel nodig.

Dat blijkt uit een onderzoek dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) op verzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft gedaan naar de beleving van risico's door burgers. De Inspectie wil bij de ontwikkeling van het toezicht op de naleving van wetten en regels niet alleen uitgaan van objectieve risico's, maar ook meer rekening houden met de manier waarop burgers de risico's van de verschillende vervoersvormen beleven. Het KiM brengt in het onderzoek in beeld welke factoren de risicobeleving van burgers bepalen, welke (toekomstige) ontwikkelingen invloed hebben op de risicobeleving en welke mogelijkheden de Inspectie heeft om beleving en acceptatie van risico's mee te nemen in de vormgeving van het toezicht.

*Risico's van verkeer en vervoer: de beleving van de burger. Harry Derriks, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, februari 2011.*

## 'Met de kennis van nu': leren van evalueren

Onderzoek achteraf is van belang voor de verantwoording van een project maar zeker ook voor toekomstige projecten om van te leren. In de gezamenlijke KiM-PBL studie 'Met de kennis van nu': leren van evalueren zijn we nagegaan wat er in de praktijk geleerd kan worden van een ex-post evaluatie, aan de hand van de casus A5 Verlengde Westrandweg. De A5 ligt ten westen van Schiphol en is een stuk snelweg van ongeveer 7 kilometer dat een verbinding vormt tussen de A4 en de A9. De weg werd in 2003 geopend, na een lang voortraject van besluitvorming.

De praktijk van achteraf evalueren bleek weerbarstiger dan de theorie. Er dook een aantal onvoorziene problemen op, waardoor niet alle voorgenomen analyseonderdelen even goed konden worden uitgevoerd. Daar is een aantal duidelijke verklaringen voor gegeven, namelijk de lange doorlooptijd van de projectnota tot aanleg, tussentijdse verandering van beleid en beleidsindicatoren, wijzigingen in projectscope en onvoldoende beschikbaarheid van gegevens. Desondanks zijn er genoeg leerpunten voor KBA, MER en

verkeersprognose. Bijvoorbeeld het belang om bij een project dat uit meerdere delen bestaat, vooraf al inzicht te bieden in de effectiviteit en efficiëntie van deze separate delen. Als dan achteraf blijkt dat niet alle delen van het project zijn uitgevoerd, is het wel mogelijk om op onderdelen de vergelijking te maken.

Ook is er een beter beeld van de mogelijke diepgang, focus en timing van de ex-post evaluatie ontstaan. Zo concluderen we dat:

- een zeer uitgebreide ex-post analyse alleen interessant en zinvol is als er ex-ante verkeersmodelruns en idealiter een KBA voorhanden zijn.
- het aanbeveling verdient om, uitsluitend als er tussen projectnota en aanbesteding veel tijd is verstreken, vlak voor de aanbesteding nog eens kort te toetsen of de uitgangspunten en inzichten van weleer nog steeds gelden.
- een verantwoorde ex-post evaluatie niet achteraf begint, met het ex-post bekijken van een project, maar reeds vooraf met het daadwerkelijk bijhouden van informatie.

*'Met de kennis van nu': leren van evalueren: een casestudy: A5 Verlengde Westrandweg. Planbureau voor de Leefomgeving en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, december 2010.*

## Meer informatie

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM:  
kimpublicaties@minvenw.nl.

Ze zijn ook als PDF te downloaden op [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl).

U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met een van  
onze medewerkers via telefoonnummer 070 456 19 65.

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

[www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm)

Februari 2011