



Nieuwsbrief KiM | Nummer 19 | maart 2012

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Onderzoeksnieuws | De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem | Over brandstofprijzen en automobilititeit | Kosten-batenanalyse bij integrale gebiedsverkenningen | Evaluatie van de nota Zeehavens: ankers van de economie | KiM-fellows |

Onderzoeksnieuws

De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem

Het onderbrengen van de luchtvaart, per 1 januari dit jaar, in het Europese emissiehandelssysteem (ETS) voor CO₂ kan Europese luchtvaartmaatschappijen 0,2% passagiers kosten, als zij de kosten die ze hiervoor moeten maken doorberekenen in de tickets. Het gaat om een relatieve daling, omdat het totaal aantal passagiers in de luchtvaart nog altijd blijft stijgen. KLM en Schiphol zullen relatief meer passagiers verliezen dan de gemiddelde Europese luchtvaartmaatschappij en luchthaven, omdat ze een relatief hoog aandeel transferpassagiers hebben en die zijn gevoeliger voor prijsverhogingen dan passagiers uit de thuismarkt. Dit is de uitkomst van modelberekeningen met een emissieprijs van 10 euro per ton CO₂. Bij hogere CO₂-prijzen zijn de effecten uiteraard groter. Het onderbrengen van de luchtvaart in het ETS zorgt in 2020 voor een daling van de CO₂-uitstoot met 29% ten opzichte van de uitstoot die de luchtvaart anders zou bereiken.

Dit zijn enkele resultaten van een onderzoek naar de effecten van de luchtvaart in het ETS dat het KiM heeft verricht. In het onderzoek is met behulp van een model en diverse scenario's een bandbreedte van mogelijke effecten en hun orde van grootte verkend. Tevens is gekeken naar de effecten van mogelijke vergeldingsmaatregelen van partijen buiten de EU, bijvoorbeeld een boycot van het ETS door niet-EU-luchtvaartmaatschappijen. Een boycot zal de gevolgen van het ETS voor de Nederlandse luchtvaartsector versterken.

De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem. Gevolgen voor de luchtvaartsector, consumenten en het milieu. Joost Kolkman, Saeda Moorman en Jaap de Wit. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Maart 2012.

Over brandstofprijzen en automobilititeit

Automobilisten gaan in beperkte mate minder rijden als de brandstofprijzen aan de pomp stijgen. Een stijging van de benzineprijs met ongeveer 12½ procent leidt op langere termijn tot een vermindering van de hoeveelheid afgelegde kilometers met 2½ procent. De hoge brandstofprijzen hebben niet geleid tot een zuiniger wagenpark. Het benzineverbruik per kilometer is tussen het eind van de jaren tachtig en 2009 vrijwel gelijk gebleven. Met als kanttekening dat in de meest recente jaren sprake is van een zichtbare verbetering van het verbruik per kilometer, afgemeten aan de CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's.

Dat blijkt uit de studie 'Over brandstofprijzen en automobilititeit' van het KiM. Het KiM heeft zich in de studie gebaseerd op cijfers over de periode 1980-2009. De meeste in het onderzoek vastgestelde effecten van hogere benzineprijzen zijn kleiner dan de effecten die in de beschikbare literatuur zijn aangetroffen. Dit geldt vooral voor de effecten op de lange termijn.

Over brandstofprijzen en automobilititeit. Een beknopte analyse van prijs- en kostenelasticiteiten. Wim Groot. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Januari 2012.

Kosten-batenanalyse bij integrale gebiedsverkenningen

De methodiek die de overheid hanteert om de maatschappelijke effecten van transportinfrastructuur in beeld te brengen, is in principe ook goed bruikbaar voor integrale gebiedsverkenningen. Er zijn nog wel methodische en praktische vraagstukken die om aandacht vragen bij de toepassing op gebiedsverkenningen van deze maatschappelijke kosten-batenanalyse met behulp van de leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI).

Dit blijkt uit de studie 'Kosten-batenanalyse bij integrale gebiedsverkenningen. Toepasbaarheid van de OEI-systematiek' van het KiM.

Bij integrale gebiedsverkenningen gaat het om het beoordelen van met elkaar samenhangende investeringen in wonen, werken, bereikbaarheid, water en natuur. Integrale verkenningen verschillen in drie opzichten van de gangbare verkenningen van transportinfrastructuurprojecten. Een eerste kenmerk is de aandacht voor afstemmings- of synergievoordelen die kunnen ontstaan door samenhang tussen investeringen. Ten tweede is kenmerkend dat het om plannen van uiteenlopende sectoren en disciplines gaat. Daardoor is er sprake van een veelheid van effecten, waaronder ook minder eenvoudig te meten en te waarderen effecten (zoals effecten op landschap, milieu en uitstraling). Ten derde is typerend dat er veel partijen bij betrokken zijn, zowel overheden als marktpartijen, die streven naar een volwaardige plaats van hun doelen en belangen in de beoordeling.

Kosten-batenanalyse bij integrale gebiedsverkenningen. Toepasbaarheid van de OEI-systematiek. Peter Bakker. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Januari 2012.

Evaluatie van de nota Zeehavens: ankers van de economie

De beleidsacties uit de nota 'Zeehavens: ankers van de economie' zijn overeenkomstig de afspraken uitgevoerd. Op hoofdlijnen hebben de beleidsacties tot het gewenste resultaat geleid.

Deze conclusie trekt het KiM uit de evaluatie van de zeehavennota. In deze nota presenteerde het kabinet in 2004 het zeehavenbeleid voor de periode 2005-2010. De ontwikkeling van de productie en de werkgelegenheid, de omvang van het Nederlandse marktaandeel en de groei van private investeringen wijzen uit dat de ambities zijn gehaald.

Het bleek moeilijk te meten wat precies de bijdrage van de overheid is geweest aan het bereiken van de doelen en wat het effect was van internationale ontwikkelingen. De ontwikkelingen op nationaal,

Europees en mondiaal niveau en activiteiten van andere actoren, zoals het bedrijfsleven, hebben mogelijk een grote invloed gehad. Door met name de aanleg van infrastructuur heeft de overheid op die internationale ontwikkelingen ingespeeld.

Evaluatie van de nota Zeehavens: ankers van de economie. Beleidsdoorlichting artikel 35.02, mainport Rotterdam en overige havens. Maarten Kansen en Johan Visser. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Januari 2012.

KiM-fellows

"Een Italiaans kind in Nederlands badwater"

KiM-fellow prof. dr. ir. Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam

Luca Bertolini is hoogleraar planologie aan de Universiteit van Amsterdam en richt zich in het bijzonder op verkeer, vervoer en infrastructuur. Hij houdt zich bezig met de relatie tussen ruimtelijke ordening en vervoersplanning. Die relatie speelt bijvoorbeeld bij de herontwikkeling van stationsgebieden, bij de planning van duurzame bereikbaarheid in stedelijke gebieden en bij de rol die steden vervullen binnen de 'netwerksamenleving'.



Wat is een belangrijk inzicht uit uw vakgebied?

"Een belangrijke gedachte is dat transportknooppunten op zichzelf ook 'plaatsen' kunnen zijn voor andere soorten activiteiten, zoals wonen of werken, en dat er een positieve wisselwerking mogelijk is tussen de ontwikkeling als knooppunt en de ontwikkeling als plaats. Schiphol is een voorbeeld waar de ontwikkeling van beide functies tot nu toe goed gelukt is. Schiphol zorgt voor een goede verbinding van Nederland door de lucht met tal van buitenlandse steden en op en rond de luchthaven zijn tal van bedrijven gevestigd. Daarentegen zie je op veel andere plekken onevenwichtigheden of wordt de ontwikkeling van beide typen functies niet op elkaar afgestemd. Dat is ook best moeilijk. Ruimtelijke ontwikkelaars en verkeers- en vervoersdeskundigen spreken meestal niet dezelfde taal en kijken vaak teveel vanuit hun eigen perspectief. Bovendien veranderen de economische omstandigheden voortdurend, dus je zult steeds opnieuw moeten kijken hoe je beide functies elkaar kunt laten versterken. Ook omdat de verweving van knopen en plaatsen niet alleen voor synergie maar ook voor spanningen kan zorgen. Denk bijvoorbeeld aan de overlast van verkeer voor omwonenden, of aan de congestieproblematiek die met de ruimtelijke concentratie van activiteiten gepaard kan gaan."

Waarom is gelijktijdige knoop- en plaatsontwikkeling belangrijk?

“Om twee redenen. Zo kan die gelijktijdige ontwikkeling bij stationsgebieden of andere ov-knooppunten helpen om onze mobiliteit te verduurzamen: wanneer activiteiten als wonen, werken en recreëren zich dichterbij knooppunten bevinden, is het aantrekkelijker om vaker het openbaar vervoer te gebruiken. Dit leidt er ook toe dat steden leefbaarder worden. Daarnaast kan een betere bereikbaarheid van knooppunten helpen het marktgebied van de daar gevestigde activiteiten te vergroten. Het kan steden ook concurrerder maken. Een concept als het Rotterdam Central District sluit daar goed bij aan. Het idee is om rondom het nieuwe centraal station, een veel multifunctioneler gebied te ontwikkelen, zodat het ov-knooppunt en het gebied daaromheen elkaar versterken.”

Wat kan de overheid doen voor een goede ontwikkeling van knoop- en plaatsfunctie?

“De kunst is om een goede balans te vinden tussen sturen en laten gebeuren. Marktpartijen hebben behoefte aan een duidelijk antwoord van de overheid op de vraag waar vanuit maatschappelijk oogpunt liever meer of juist minder ruimtelijke ontwikkeling gewenst is. Als je de plaatsfunctie van een knooppunt verder wilt uitbouwen, dan kun je bijvoorbeeld met planologische, financiële of fiscale prikkels laten zien dat je die locatie maatschappelijk waardevoller vindt dan een andere locatie waar nog geen knooppunt is. Vervolgens gaat het om het faciliteren van keuzes en wensen van bedrijven. De concrete ontwikkeling van functies in het knooppunt zul je aan de markt over moeten laten. Deze balanceerkunst hebben we ons in Nederland nog lang niet eigen gemaakt. Een geschiedenis waar het ‘sturen’ veel sterker ingebakken is dan het ‘laten gebeuren’, kan ons hierin juist belemmeren. Wellicht is dit iets waar we van landen als Italië, waar het accent op sturen nooit zo groot is geweest, kunnen leren. Uiteraard zonder het spreekwoordelijke kind met het badwater weg te gooien!”

‘Reistijdwinsten kunnen enorm onder- of overschat worden’

**KiM-fellow prof. Marc Gaudry,
Universiteit van Montreal (Canada)**



Marc Gaudry is honorair professor transporteconomie en econometrie aan de Universiteit van Montreal. Hij heeft vooral in Canada gewerkt, maar ook in Duitsland en Frankrijk. Hij was betrokken bij de implementatie van grootschalige modellen voor transportvraag en verkeersongelukken in Canada, Duitsland en Frankrijk. Tot slot was hij werkzaam als wetenschappelijk adviseur van de Europese Commissie.

U bent een econoom met een focus op transport, wat is uw specialiteit?

“Ik hou me onder meer bezig met vervoerwijzekeuze en de reactie van passagiers en vracht op veranderende prijs- of serviceniveaus. Mijn specialiteit is het bepalen van de ‘grootte’ en ‘richting’ van dergelijke reacties. Is het een beetje of veel, en zo ja hoeveel? In veel gevallen zijn vraagreacties ‘niet-lineair’. Dat betekent dat de omvang van de reactie afhankelijk is van het prijs- of het serviceniveau vóór de verandering.”

Waarom is die ‘non-lineariteit’ belangrijk?

“Het is essentieel voor het maken van goede inschattingen van reistijdwinsten van infrastructuurprojecten. Stel dat een overheid overweegt om een hogesnelheidslijn aan te leggen, die de reistijd tussen twee steden met de helft verkort. Als je niet de juiste formule hebt voor de beschrijving van de gedragsreacties, dan is het eenvoudig om de totale reistijdvoordelen schromelijk te onderschatten of te overschatten. Gelukkig is er veel concurrentie tussen wetenschappers om de juiste formule te vinden.”

Wat hield uw werk als wetenschappelijk adviseur van de Europese Commissie in?

“Naast deelname aan onderzoeksprojecten uit diverse kaderprogramma’s, was ik intensief betrokken bij een ongebruikelijke activiteit: ‘wetenschappelijke bemiddeling’. In een specifiek geval, kon een groot onderzoeksproject waaraan ongeveer 12 onderzoeksinstituten uit 9 of 10 landen meededen, niet starten vanwege een groot conflict tussen twee Britse en twee Duitse instituten. De Europese Commissie vroeg mij om de ‘vrede’ te herstellen. Ik kreeg drie maanden om het conflict op te lossen, met de mogelijkheid om aan te bevelen het project te annuleren wanneer er geen overeenstemming mogelijk zou blijken. Naar mijn mening was het conflict meer ‘cultureel’ van aard dan wetenschappelijk en voor een buitenstaander is het gemakkelijker om dat te zeggen. Gelukkig heeft de bemiddeling gewerkt en is het project met succes beëindigd.”

Ziet u meer (culturele) verschillen, bijvoorbeeld tussen Canada en Europa?

“Ja, interessant is bijvoorbeeld het verschil in subsidiestructuur voor weg- en spoorvervoer. De kostendekkingsgraad van de weginfrastructuur is in Canada lager dan in Europa als gevolg van lagere belastingen op brandstof en hogere voertuiggewichten. Het spoorvervoer is er daarentegen volledig kostendekkend, de milieuschade inbegrepen, omdat over het Canadese spoor voornamelijk vrachtvervoer plaatsvindt; op sommige trajecten worden passagierstreinen maar mondjesmaat getolereerd. Dit vormt een contrast met veel Europese spoorwegen, waar passagiersvervoer domineert en vracht nauwelijks in staat is om zwaar gesubsidieerde railinfrastructuur te gebruiken.”

Meer informatie

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM:
kimpublicaties@minienm.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 070 456 19 65.

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

maart 2012