



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Symposium Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid:

Leren van de burens

Symposium Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid:

Leren van de buren

Verslag van het symposium 'Engeland - Nederland 1-0?'

22 januari 2008

Den Haag



KiM symposium 2008

Wim Kuijken

SG Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Madurodam

Leren van de burens

Kunnen we het mobiliteitsbeleid van het Verenigd Koninkrijk vergelijken met dat van Nederland? Hebben we hier dezelfde problemen? Kunnen we misschien wat leren van het beleid in het Verenigd Koninkrijk? Deze en andere vragen kwamen aan de orde op het KiM-symposium 'Engeland-Nederland 1-0?' op 22 januari 2008. Tijdens een boeiende middag in het Haagse Madurodam lieten tal van deskundigen hun licht schijnen over brandende mobiliteitskwesties. En de deelnemers konden volop hun mening ventileren in een Lagerhuissetting.

"We kunnen veel leren van het transportonderzoek in het Verenigd Koninkrijk", zei Secretaris-Generaal van Verkeer en Waterstaat Wim Kuijken in zijn openingswoorden. "Bijvoorbeeld over het formuleren van de juiste criteria voor kosten-batenanalyses. We willen tenslotte besluiten baseren op harde feiten. Daarom ben ik ook blij met het KiM. Want dit is een van de instituten die ons helpt door research te doen en feiten te verzamelen. Het KiM levert ons ministerie goede producten, waarmee we echt iets kunnen."

Economie van de klimaatverandering

Speciale gast van het symposium was Robert Devereux, Secretaris-Generaal van het Department for Transport van het Verenigd Koninkrijk. Aanleiding om hem uit te nodigen was The Eddington Transport Study, een gezaghebbend rapport van Sir Rod Eddington van eind 2006. Devereux benaderde het mobiliteitsvraagstuk, in de geest van Eddington, op een verfrissende manier. Een goed transportsysteem maakt economische groei mogelijk, maar grijpt ook op talloze andere terreinen in. Denk aan sociale, ruimtelijke en milieuaspecten. Devereux bekeek het transportsysteem bijvoorbeeld ook tegen de achtergrond van de klimaatverandering. "Nu handelen om de klimaatverandering tegen te gaan is goed vanuit economisch oogpunt", zei Devereux. "Want de kosten van nu actie ondernemen zijn lager dan de toekomstige kosten van niet in actie komen." Deze conclusies baseerde hij op een ander veelbesproken rapport uit 2006, The Stern Review on the Economics of Climate Change. "Als we nu slimme keuzes maken is beleid maken in het kader van de klimaatverandering goed voor de economie. In die zin moeten we mobiliteit en transport hetzelfde benaderen als andere sectoren."

**Kate de Jager, ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Personenvervoer:
"Betrokkenheid bij iedereen"**

"Binnen het Strategie-, Kennis- en Innovatie-team van het DG Mobiliteit houd ik mij hoofdzakelijk bezig met de vraagarticulatie- en sturing. Het was interessant te horen hoe hier in het buitenland mee om wordt gegaan. Het Lagerhuisdebat leverde interessante opinies op die ik in mijn werk goed kan gebruiken. Deze debatvorm zorgde ook bij iedereen voor betrokkenheid."



Drie prioriteiten

Transport en mobiliteit hebben een grote invloed op de economie, stelde Devereux in navolging van Eddington. Volgens hem zijn Nederland en het Verenigd Koninkrijk goed vergelijkbaar: beide landen beschikken over een uitstekend verkeersnetwerk. De infrastructuur raakt alleen overbelast. Het is dus zaak de 'performance', de capaciteit en de betrouwbaarheid van de infrastructuur te verbeteren. Devereux: "De kernaanbeveling van Eddington is dat de overheid zich moet richten op de knelpunten in economisch belangrijke gebieden. Hierbij gaat het om drie prioriteiten: verstopte stedelijke groeigebieden, de belangrijkste verbindingen tussen de grote steden en de belangrijkste internationale zee- en luchthavens." Zorgen dat mobiliteit de juiste prijs heeft, is daarbij essentieel. Daarin moeten dus ook de kosten voor het milieu worden meegewogen. In het Verenigd Koninkrijk zijn ze daar nu ook mee bezig: Londen en andere steden hebben programma's om de toegang te 'beprijzen'. Maar daarover is nog steeds een publiek debat gaande, aldus Devereux.

"Luister naar de cijfers"

Een andere interessante conclusie uit het rapport van Eddington is dat kleine projecten die concrete problemen oplossen, in geld veel meer opleveren dan grote prestigieuze projecten. "Begin met de problemen en niet met de oplossingen", vond Devereux. "Want beginnen met de oplossing leidt bijna altijd tot een verkeerd resultaat. Verder moet de besluitvorming sneller en gestructureerder. Dat vergt een andere manier van beleid maken. Eerst moet het doel voor iedereen duidelijk zijn. Vervolgens moet je alle opties bekijken. Tenslotte is het zaak om te luisteren naar wat de cijfers zeggen."

Lagerhuis

In het tweede deel van het symposium werd onder leiding van Gijs Weenink door de deelnemers gediscussieerd in een Lagerhuissetting: twee 'tribunes' tegenover elkaar. "In het Britse Lagerhuis", legde Weenink uit, "zit daar een ruimte tussen van twee armlengtes en twee sabellengtes. Dit om ervoor te zorgen dat het debat verbaal blijft." Dat bleek in Madurodam geen enkel probleem. Ondanks pittige discussies en krachtige meningen over de diverse stellingen waren overigens weinig deelnemers ervan te overtuigen om 'over te lopen' naar de andere kant.

Wilbert de Kok, ministerie van Verkeer en Waterstaat, programma Randstad Urgent: "Spelenderwijs en serieus"

"Ik vond het erg leuk om uit de eerste hand van Robert Devereux te horen over de Engelse aanpak en ervaringen. In de stellingen kwam ook veel energie los over kosten-batenanalyses en bestuurders. Het was spelenderwijs en tegelijk serieus. En het was prettig om van iemand als Ten Heuvelhof te horen dat Ruimte voor de Rivier te boek staat als een voorbeeld hoe het beter kan."



Feiten helder op papier

Tussen de stellingen door hield gespreksleider Weenink korte interviews over hete hangijzers. Bijvoorbeeld de tegenstelling tussen 'visionairen' en kosten-batendeskundigen. Een schijntegenstelling, vindt KiM-directeur Carl Koopmans: "Zowel kosten-batenanalyses als visies hebben een eigen rol en vullen elkaar aan. Visionairen presenteren vaak prachtige plannen die niet zijn onderbouwd. En een kosten-batenanalyse wordt meestal ten onrechte als uiteindelijk besliscriterium gepresenteerd, terwijl je zo'n analyse eerder moet maken en meenemen in het beslistraject. Daarom is ook het KiM opgericht: om kennis en feiten helder op papier te zetten, zodat het ministerie van Verkeer en Waterstaat in staat is betere besluiten te nemen."

Berekenen van 'wider economic benefits'

In het rapport van Eddington komen ook agglomeratie-effecten en de 'wider economic benefits' aan de orde. Paul Besseling, programmaleider bij het CPB, is jaloers op de manier waarop men dit in het Verenigd Koninkrijk kan berekenen: "We zijn aan het kijken of wij dit ook kunnen doen en hoe. Het agglomeratie-effect betekent bijvoorbeeld dat in het centrum van Londen de salarissen 30% hoger liggen dan aan de rand van de stad. Hieruit kun je de conclusie trekken dat de werknemers van de bedrijven in het centrum 30% productiever zijn door de aanwezigheid van andere bedrijven. Ik betwijfel sterk of we dit in Nederland ook hebben. De verschillen zijn in ieder geval een stuk kleiner." En de 'wider economic benefits'? "Een zaak als werkgelegenheid speelt in de politieke discussie over infrastructuur een grote rol. Het is de vraag of dit terecht is. We hebben een goede werkgelegenheid. Stel dat je doel is met infrastructurele projecten werkgelegenheid te creëren rond Schiphol, dan is het resultaat dat je arbeidskrachten uit andere regio's wegtrekt. Zodat je een nieuw probleem scheidt."

Besluitvorming als bokswedstrijd

"Besluitvorming over infrastructuur kun je vergelijken met een bokswedstrijd", stelde Ernst ten Heuvelhof, hoogleraar Bestuurskunde TU Delft en Erasmus Universiteit Rotterdam. "Daarbij duurt de wedstrijd zelf lang, maar de afzonderlijke rondes ook. Waarom het zo lang duurt? Vaak wordt dat geweten aan de formele juridische procedures aan het eind van het traject. Maar als je goed kijkt, duurt het begin van de besluitvorming het langst, dat gaat tergend langzaam. Vereenvoudig je de laatste ronde van de wedstrijd, de procedures, dan win je weken of hooguit een paar maanden op een traject van jaren. Het is te vergelijken met iemand die een paar dagen voor een tentamen uittrekt. Gebeurt er iets in die dagen, dan is dat de oorzaak dat iemand z'n tentamen niet haalt. En dan denkt hij er niet aan dat hij de maanden ervoor maar wat heeft gelummeld."



Jos Arts, Rijkswaterstaat en Rijksuniversiteit Groningen: "In Frankrijk gunnen ze iemand zijn droom"

"Wat me aangenaam verraste, was het verhaal van Ernst ten Heuvelhof. Over hoe het in Frankrijk werkt bijvoorbeeld: daar worden beslissingen in achterkamertjes uitonderhandeld en als het beklonken is, zegt de president: 'ik heb een droom' en komt dan met een bijzonder project op de proppen. Die rolverdeling: dat je iemand een droom gunt, kennen we niet in Nederland. Goed idee, dit symposium. Moeten ze volgend jaar weer doen, dan in plaats van een Engelsman met een Fransoos of zo."

Gedeelde belangen zoeken

Besluitvorming kan ook sneller en beter als nationaal bestuur en lokaal bestuur de gedeelde belangen zoeken. Verzet van de lokale overheid kan bij grote infrastructurele projecten tot grote vertragingen leiden. Ten Heuvelhof: "Neem als voorbeeld het traject Ruimte voor de Rivier. Je verwacht 'not in my back yard'-gedrag en dat was er ook. Maar toen mochten lokale bestuurders hun eigen belangen en suggesties naar voren brengen. En wat bleek: je komt er samen uit. Natuurlijk worden niet alle problemen opgelost, maar het maakt een hoop creativiteit in de besluitvorming los. Die zal dan ook sneller verlopen."

Leren van de burens kan

Kijken naar het buitenland levert zeker iets op, was de algemene conclusie van dit KiM-symposium. Omdat de infrastructurele situatie van Nederland en het Verenigd Koninkrijk goed te vergelijken is, is het zeer nuttig kennis te nemen van de Britse oplossingen. Daarbij leveren de rapporten van Eddington en Stern heel wat concrete aanknopingspunten voor het mobiliteitsbeleid in Nederland, nu en in de toekomst.

Meer weten? Contactpersoon bij het KiM is Nelly Kalfs.

De presentatie van Robert Devereux is te vinden op de website van het KiM.



Meer weten over mobiliteit. Dat is waar het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zich mee bezig houdt. Het KiM is opgericht op 1 september 2006. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) maakt het KiM verkenningen en beleidsanalyses voor mobiliteitsbeleid waarmee de strategische basis voor dat beleid wordt versterkt.

© 2008, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Tekst:

Leene.txt

Vormgeving en opmaak:

Studio Guido van der Velden B.V., Blaricum

Foto's:

Wim Spaans

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Jan van Nassastraat 125

2596 BS Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 1965

Fax : 070 351 7576

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl



www.kimnet.nl