



Beknopt jaarverslag KiM 2011

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Inleiding | Lustrum | KiM-symposium |
Kennis-aan-Tafel | Managementteam KiM |
Tot slot | Lijst met publicaties |

Inleiding

In dit jaarverslag blikt het KiM kort terug op de voor het KiM belangrijkste resultaten en ontwikkelingen van 2011. In de tekst-boxen vindt u een samenvatting van de belangrijkste conclusies uit een aantal publicaties. Een volledig overzicht van deze publicaties staat aan het einde van het jaarverslag.

Lustrum

In 2011 vierde het KiM zijn eerste lustrum: op 1 september was het KiM vijf jaar actief. Voor die gelegenheid heeft het KiM een speciaal magazine uitgegeven. Deze lustrumuitgave bevatte onder andere interviews met KiM-relaties van binnen en buiten het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Het eerste exemplaar is tijdens het KiM-symposium aangeboden aan secretaris-generaal Siebe Riedstra. Die feliciteerde en bedankte het KiM voor de rol die het vervult binnen het ministerie. Hij sprak de wens uit dat het KiM door blijft gaan met kennis leveren die van belang is voor het beleid.

KiM-symposium

Op 27 september organiseerde het KiM het symposium 'Mobiliteitskeuzen? Niets is wat het lijkt!'. Onder leiding van dagvoorzitter Bas Haring voerden de sprekers de deelnemers langs de irrationele kanten van mobiliteitskeuzen. Het centrale thema daarbij was de toepassing van gedragseconomische inzichten bij beleidsonderwerpen als vestigingsplaatskeuze, verduurzaming van

In de *Mobiliteitsbalans 2011* kijkt het KiM terug op de ontwikkeling van de mobiliteit in de afgelopen tien jaar. Voor het eerst staat in de balans ook een doorkijkje naar de komende twee jaar. Hieronder de belangrijkste bevindingen uit deze balans.

- Na een zeer sterke groei in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw neemt de totale binnenlandse mobiliteit van Nederlanders sinds 2005 niet meer toe. Dit geldt vooral voor het gebruik van de auto. Het is niet duidelijk waar dat door komt (los van de kredietcrisis). Andere westerse landen laten eenzelfde beeld zien.
- In 2010 namen de files op het hoofdwegennet toe door de opleving van de economie. In 2011 waren er minder files, mede door uitbreiding van de wegcapaciteit. Het verband tussen de hoeveelheid verkeer op het hoofdwegennet en de files, blijkt de laatste jaren niet stabiel te zijn. Er is dan ook geen eenvoudige vuistregel meer om de files te voorspellen.
- Het gebruik van de trein nam in 2010 nog wel toe, maar minder hard dan enkele jaren geleden. De luchtvaart zit weer in de lift, maar heeft nog niet het niveau van vóór de kredietcrisis. Het goederenvervoer, met name de zeevaart, herstelde in 2010 van de kredietcrisis door de opleving van de wereldhandel.



het wagenpark en het slim benutten van wegen en ruimte. De rode draad van het symposium: we zien onszelf dan wel als rationele beslissers, maar ondertussen worden we beïnvloed door psychologische mechanismen. De (sociale) psychologie heeft ook gevolgen voor de beleidsontwikkeling bij het ministerie van IenM: reizigers baseren zich immers niet alleen op rationele prikkels zoals reiskosten en reistijd. Hoogleraar en KiM-fellow Henriëtte Prast gaf daarom een aantal bruikbare boodschappen mee aan het slot van haar lezing over de gedragseconomische effecten op mobiliteitsbeleid: “Houd rekening met andere systematische invloeden op gedrag dan alleen rationele prikkels. Sterker, houd rekening met averechtse effecten van rationele prikkels.” Volgens Prast zou de overheid ook meer moeten doen met ‘social marketing’, bijvoorbeeld om meer reizigers in schone auto’s te krijgen.

Kennis-aan-Tafel

In 2011 heeft het KiM ongeveer 26% van de beschikbare tijd besteed aan Kennis-aan-Tafel (KaT). De KaT-activiteiten in 2011 waren gericht op het ‘hands-on’ inbrengen van kennis en expertise in beleidsprocessen. Dat gebeurde onder meer door gesprekken, presentaties, korte notities, deelname aan werkgroepen en begeleiding van extern onderzoek. In 2012 hoopt het KiM de beleidsdirecties nog meer te kunnen ondersteunen met Kennis-aan-Tafel. Het KiM streeft naar een KaT-aandeel (in tijdsbesteding) van ongeveer 35% in 2012.

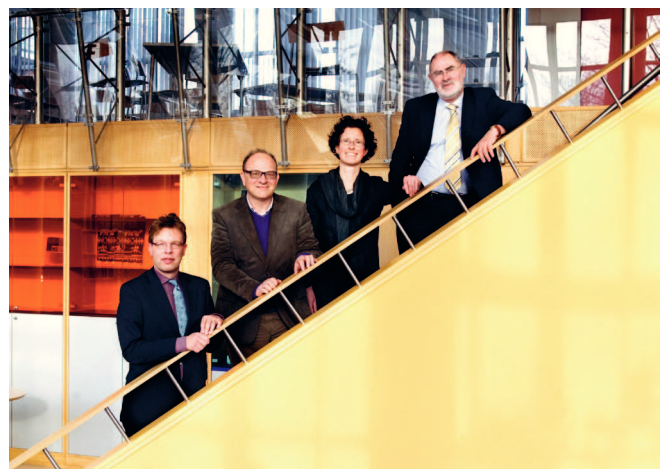
Het KiM heeft in 2011 ruim vijftig presentaties gegeven. Zo werden er lunchlezingen gehouden voor beleidsdirecties, presentaties tijdens interne overleggen en gastcolleges aan de opleidingen bij de BOFEB, de Stichting PostAcademisch Onderwijs (PAO) en de TU Delft. Ook zijn presentaties gegeven op verschillende wetenschappelijke congressen, zoals TRB, ETC en CVS. Voor de Bestuursraad is een presentatie gegeven over de uitkomsten van het symposium ‘MKBA tussen methodiek en politiek’. Zo heeft het KiM ook in 2011 passende vormen gekozen om kennis dicht bij het beleid te brengen en het beleid bij de wetenschap.

Managementteam KiM

Het managementteam van het KiM bestond in 2011 uit Jaap de Wit (directeur), Arjen 't Hoen (plaatsvervangend directeur en kennislijnmanager), Odette van de Riet en Jan van der Waard (kennislijnmanagers). In 2012 blijft deze samenstelling onveranderd.

De publicatie *Gedrag in beleid* laat aan de hand van praktijkvoorbeelden zien wat de psychologie en gedragseconomie beleidsmakers te bieden hebben. Het rapport biedt beleidsmakers aanknopingspunten om in te spelen op de rationele en irrationele wijze waarop het verplaatsingsgedrag van mensen tot stand komt. Zo laat de studie zien dat mensen niet alleen op rationele gronden, zoals tijd en geld, een keuze maken voor een bepaalde vervoerswijze. In de praktijk laten zij zich ook leiden door emoties, vertonen ze gewoontegedrag en maken ze niet altijd gebruik van alle beschikbare informatie om hun keuze op te baseren. Door rekening te houden met inzichten uit de psychologie en gedragseconomie over dit irrationele keuzegedrag, is het mogelijk beter en effectiever mobiliteitsbeleid te maken.

In de publicatie *Slim Benutten: bereikbaarheidsmaatregelen op een rij* heeft het KiM een groot aantal benuttingmaatregelen onderzocht die tot minder files op het hoofdwegennet moeten leiden. Aanleiding voor het onderzoek is de focus van het kabinet op het beter benutten van het bestaande mobiliteitssysteem. Uit het onderzoek komt naar voren dat de files op het hoofdwegennet kunnen afnemen als technische maatregelen zoals toeritdosering of informatiepanelen, op grotere schaal en met een betere onderlinge afstemming worden ingezet. Files kunnen ook afnemen door fiscale vrijstellingen voor autoverkeer af te schaffen, autoverzekeringspremies variabel te maken en de brandstofaccijns te verhogen met een gelijktijdige verlaging van de vaste lasten.



Tot slot

Ook in 2011 heeft het KiM met veel enthousiasme en inzet gewerkt om zijn missie te realiseren: analyses van mobiliteit maken die doorwerken in het beleid. Uiteraard gaat het KiM daar in 2012 mee verder. In 2011 heeft het KiM voor het eerst concreet gewerkt met zogenoemde kennislijnen. Dat zijn centrale thema's waaronder de KiM-activiteiten zijn gerubriceerd. De kennislijnen hebben in beginsel twee functies: ze maken duidelijk welke kennis er bij het KiM te halen is en ze hebben een agenderende rol.

De vorming van het ministerie van IenM gaf slechts in beperkte mate aanleiding om het werkkterrein van het KiM aan te passen. Zoals de naam van het KiM aangeeft, blijft de focus gericht op strategische kennis van het mobiliteitssterrein. Door de nieuwe samenstelling van het ministerie zal het KiM wel meer nadruk leggen op interactie tussen het mobiliteitssysteem en ruimtelijke aspecten enerzijds en milieuaspecten anderzijds.

Daarnaast heeft de opgelegde taakstelling consequenties voor de activiteiten en de werkwijze van het KiM. Enerzijds heeft het KiM de ambitie om het jaarlijkse aantal onderzoeksvragen niet te laten krimpen. Anderzijds wordt de daarvoor beschikbare onderzoek-capaciteit wel aanzienlijk beperkt. Om de ambitie toch te realiseren, zal het KiM een (veel) groter deel van de resterende onderzoek-capaciteit reserveren voor KaT-activiteiten. KaT is een efficiënte, effectieve en gewaardeerde vorm van kennisinbreng.

Mocht u naar aanleiding van dit jaarverslag interesse hebben voor bepaalde publicaties. Dan kunt u deze bij ons aanvragen via kimpublicaties@minvenw.nl of als PDF downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers. Ons telefoonnummer is 070 456 1965.

Jaap de Wit

Directeur van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

In de publicatie *Naar een duurzaam wegverkeer in 2050* onderzoekt het KiM de mogelijkheden om het wegverkeer minder CO₂ en luchtvervuilende stoffen te laten uitstoten en minder afhankelijk te laten zijn van olie. Uit het onderzoek blijkt dat het mogelijk is om met bekende technieken de CO₂-uitstoot en luchtvervuiling door het wegverkeer in 2050 sterk te verminderen en het wegverkeer veel minder afhankelijk te maken van olie. Dit gaat niet vanzelf: er is overheidsbetrokkenheid nodig. De bekende technieken zijn alternatieve voertuigen zoals elektrische en brandstofcelauto's, en emissiearme energiedragers zoals elektriciteit en waterstof. De kosten hiervan moeten sterk omlaag en er moet concurrentie mogelijk zijn met de (goedkopere) vervuulende technieken. Overheidsbeleid kan zich het beste richten op lage uitstoot in het algemeen. Ook is het belangrijk om marktpartijen vrij te laten in hun techniekeuze, omdat nog niet duidelijk is welke technieken zich het beste zullen ontwikkelen als het gaat om kosten en maatschappelijk draagvlak.

Naast alternatieve voertuigen en energiedragers kan volgens het KiM ook een beperking van de mobiliteit een bijdrage leveren, bijvoorbeeld door een hogere kilometerprijs, meer thuis werken en een verschuiving van wegverkeer naar andere vervoermiddelen. Dit bevordert tegelijk de doorstroming van het wegverkeer en de verkeersveiligheid.

In de publicatie *Bereikbaarheid anders bekeken* heeft het KiM verschillende mogelijke indicatoren voor bereikbaarheid gestructureerd in kaart gebracht. Deze mogelijke indicatoren zijn vervolgens afgezet tegen criteria waaraan zo'n indicator moet voldoen. Zo moet de indicator effecten van beleid goed kunnen weergeven, kwantificeerbaar zijn, gemakkelijk zijn uit te leggen en aansluiten op het beeld dat politiek en burger hebben van bereikbaarheid.

Om de kwaliteit van bereikbaarheid uit te drukken, kan de overheid het beste uitgaan van transportkosten in brede zin. Dat wil zeggen dat naast de reiskosten ook de reistijd van deur tot deur, de betrouwbaarheid van de reistijd en de kwaliteit en het comfort van de reis in geld zijn uitgedrukt. Deze zogenoemde gegeneraliseerde transportkosten sluiten goed aan bij het begrip bereikbaarheid zoals dat gehanteerd wordt in de *Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*.

Lijst met publicaties

Rapporten:

- Effecten van de vliegbelastingen: gedragsreacties van reizigers, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens.
- Mobiliteitsbalans 2011.

Achtergronddocumenten:

- Risico's van het verkeer en vervoer: de beleving van de burger.
- Hoe groeit het regionaal ov?
- Slim benutten: bereikbaarheidsmaatregelen op een rij.
- Gedrag in beleid.
- Indicatoren landzijdige bereikbaarheid mainports.
- Naar een duurzaam wegverkeer in 2050.
- Bereikbaarheid anders bekeken.
- De rol van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bij innovatie in de maritieme sector.

Notities:

- Kwaliteitstoets op Quick scan welvaartseffecten Herontwerp Brienenoord en Algeracorridor (HBAC).
- Een goed begin is het halve werk: gereedschap voor de start van een project.
- Blik op personenmobiliteit.
- Afbakening van integrale gebiedsverkenningen.

Second opinions:

- Second opinion op de kosten en baten van de OV SAAL middellange termijn.
- Second opinion op de kosten en baten van de Uithoflijn.

Symposia:

- KiM-symposium 2011: Mobiliteitskeuzen? Niets is wat het lijkt!
- Symposium 'MKBA tussen politiek en methodiek'.

Databestanden:

- Kostenbarometer Verkeer en Vervoer.

Overig:

- KiM-magazine ter gelegenheid van het 5-jarige bestaan van het KiM.
- Digitale nieuwsbrieven.

De publicatie *Effecten van de vliegbelasting: gedragsreacties van reizigers, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens* laat de gevolgen zien van de vliegbelasting (die in Nederland tussen 1 juli 2008 en 1 juli 2009 werd geheven). Deze 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. De eerste is dat reizigers uit vooral het oosten en zuiden van Nederland steeds vaker vliegen vanaf buitenlandse luchthavens. Daarnaast maken reizigers steeds meer gebruik van zogenoemde lowcostmaatschappijen. Op grond van het onderzoek mag verwacht worden dat de vraagreacties bij introductie en bij afschaffing van 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 opnieuw veranderen onder invloed van de invoering van een Duitse 'tickettax' en door de reacties van de luchtvaartmaatschappijen (meer vluchten vanuit Nederland en minder vanuit Duitsland).

