



Jaarverslag KiM 2012

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Jaap de Wit blikt terug op 2012 | Het KiM in de praktijk: afvlakking van de automobiliteit | Het KiM in de praktijk: de luchtvaart in het EU-emissiehandelsstelsel (EU-ETS) | Onderzoekspublicaties 2012 |

Jaap de Wit blikt terug op 2012



Er ligt weer een jaar achter ons – en een jaarverslag vóór u. Hierin blik ik graag met u terug op de belangrijkste ontwikkelingen voor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in 2012. Daarbij vormen twee vragen de rode draad. De eerste luidt: was het KiM in 2012 het gewenste ‘evidence

beest’? De tweede vraag betreft het proces van kennisverwerving: hoe houdt het KiM zijn kennis op peil?

1. Was het KiM in 2012 een ‘bewijsbeest’?



In *Beleid en het bewijsbeest* (2012) ging het Rathenau Instituut op zoek naar verwachtingen en praktijken rond ‘evidence based policy’¹. Die verwachtingen kunnen we ook toespitsen op het KiM: in hoeverre heeft het KiM in 2012 gefunctioneerd als het gewenste ‘bewijsbeest’? De brug tussen het beleid en het bewijsbeest van de

¹ Rathenau Instituut (2012). *Beleid en het bewijsbeest*. Een verkenning van verwachtingen en praktijken rond evidence based policy. Den Haag: Rathenau Instituut.

Het KiM in de praktijk: afvlakking van de automobiliteit

In de *Mobiliteitsbalans* van 2010 schetste het KiM de eerste signalen van de afvlakking van de automobiliteit. Het beleid heeft die signalen opgepakt en wilde meer inzicht in de achtergrond van deze afvlakking. Was het een tijdelijke ontwikkeling als gevolg van de financiële crisis, of zaten er structurele veranderingen achter die we nog niet voorzien hadden? In de afgelopen twee jaar

heeft het KiM de afvlakking verder uitgediept. Ook vanuit het buitenland kwamen signalen van een afvlakking. Daarom heeft de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) ook gekeken naar mogelijke oorzaken, zoals verzadigingsverschijnselen, ander reisgedrag van jongvolwassenen, de opkomst van de internetsamenleving en de vervanging van binnenlandse door internationale mobiliteit. Peter Jorritsma en Fons Savelberg waren twee van de KiM-medewerkers die aan dit onderzoek hebben bijgedragen.



wetenschap is immers niet opgetrokken uit vanzelfsprekendheden. Wetenschappers willen nu eenmaal een wereld ontdekken, beleidsmakers willen een wereld scheppen. Wetenschappers gaan uit van een vraag, politici van een doel.

Volgens het Rathenau Instituut hebben beleidsvriendelijke wetenschappers een aantal duidelijke kenmerken: ze zijn *rolvast*, en kunnen een vertaalslag maken zonder een *politieke broek* aan te trekken. Die kenmerken sluiten aardig aan bij de ambities van het KiM. Hoe is het KiM in 2012 met die ambities omgegaan?

Het KiM is geen rapportenfabriek

Om een effectieve brug te slaan tussen het 'bewijsbeest' en het beleid, is er meer nodig dan een gestage stroom rapporten. Het KiM beseft dat goed, en in 2012 is onze productie dan ook duidelijk veranderd. De fase van de traditionele rapportenfabriek ligt definitief achter ons. Dat wil niet zeggen dat een onderzoeksproject geen geëigend middel zou zijn om beleidsvragen te beantwoorden. In tegendeel: dergelijke onderzoeksprojecten zijn onmisbaar om als kennisinstituut goed te kunnen functioneren. Het betekent alleen dat het onderzoeksrapport allang niet meer de enige vorm is om de vertaalslag van kennis naar beleid te maken. Zo heeft het KiM in 2012 actief ingezet op een intensivering van Kennis-aan-Tafel (KaT)-projecten tot 35% van de beschikbare capaciteit. KaT-projecten zijn uiteenlopend van vorm, maar wat ze gemeen hebben is de snelle absorptiemogelijkheid in het beleidsproces. Naast argumentenkaarten en factsheets wordt nu ook geëxperimenteerd met *infographics*, korte presentaties over de stand van de kennis of en vouwkaarten. Dat doen we telkens met hetzelfde doel: zorgen dat de boodschap landt bij het beleid en de aandacht krijgt die nodig is. Deze dynamiek illustreert goed dat het KiM in 2012 intensief op zoek is geweest naar nieuwe mogelijkheden om een vertaalslag naar het beleid te maken.

Beleidsknoppen

Om te voorkomen dat het KiM – in de woorden van het Rathenau Instituut – 'een politieke broek aantrekt', is in 2012 opnieuw de grens bepaald waar onderzoek ophoudt en beleid begint. Die grens is uiteraard afhankelijk van de fase in de beleidscyclus waar een onderzoek op aangrijpt. Bij de fase van de agendavorming gaat een KiM-onderzoek niet verder dan het benoemen van de beleidsaan-grijpingspunten; bij de beleidsvoorbereiding ligt de grens bij het benoemen van de beleidsknoppen of -instrumenten (maar politici en beleidsmakers moeten er zelf aan draaien); en bij de beleidsevaluatie beperken we ons tot de effecten van de toegepaste beleidsinstrumenten.

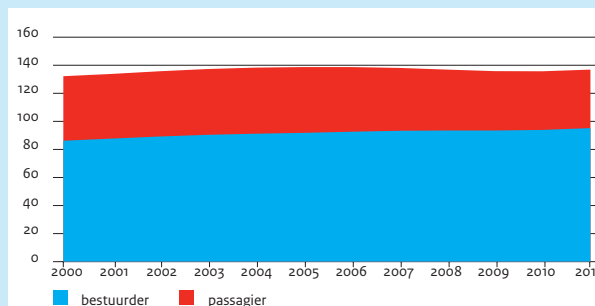
2. Hoe houdt het KiM zijn kennis op peil?

Na de eerste vraag – was het KiM in 2012 een 'bewijsbeest'? – kijken we nu naar het proces van kennisverwerving. Als we kennis willen laten landen bij het beleid, vraagt dat in KaT-projecten om actuele kennis die snel kan worden gemobiliseerd. Dat betekent dat die



Peter Joritsma en Fons Savelberg

Het KiM-onderzoek liet zien dat een groot deel van de afvlakking veroorzaakt werd door jongeren (18-29 jaar). Niet alleen is de omvang van deze groep gedaald, maar ook nam de automobilititeit per persoon af. Dit kwam vooral door een toename van het aantal studerende en een toenemende trek naar de stedelijke gebieden. Door het onderwerp afvlakking kreeg de *Mobiliteitsbalans* in 2012 meer aandacht dan anders; aandacht van de media, maar ook vanuit het beleid. En hoewel het KiM geen beleidsadviezen geeft, is de vraag van belang in hoeverre de geconstateerde afvlakking consequenties heeft voor het beleid. Het KiM verwacht dat de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit zich nog wel binnen de bandbreedte van de tot op heden gehanteerde prognoses zal bewegen. Vanwege de afvlakking en de economische teruggang is de kans groot dat de ontwikkeling van de mobiliteit de komende jaren dicht tegen de onderkant van deze bandbreedte blijft liggen. Ook per regio kunnen de ontwikkelingen anders gaan uitpakken. In 2013 gaat het KiM door met het onderzoek naar afvlakking van de automobilititeit. Daarbij zal het accent vooral liggen op de gevolgen van ICT op de mobiliteit van groepen (zoals Het Nieuwe Werken en internetwinkelen).



De ontwikkeling van de afgelegde autokilometers naar bestuurder en passagier.

kennis wel beschikbaar moet zijn. Daarom is gerichte aandacht voor het proces van kennisopbouw van essentieel belang. Om kennis op te bouwen, zijn reguliere onderzoeksprojecten onmisbaar. KaT-projecten kunnen dan ook alleen maar bestaan bij de gratie van 'gewone' onderzoeksprojecten.

Kennislijnen

Een ander hulpmiddel van het KiM zijn de zogenoemde kennislijnen, die een duidelijke focus in het onderzoek brengen. De kennislijnen maken thematisch duidelijk welke kennis het KiM in huis heeft. Bovendien geven ze structuur aan de terreinen waarop kennisverdieping binnen het KiM wordt georganiseerd. En niet in het minst zijn de kennislijnen ook uithangborden voor het beleid, die verduidelijken welke kennis bij het KiM beschikbaar is. In 2012 is het aantal kennislijnen teruggebracht van acht naar zes. Dat hebben we gedaan door een aantal lijnen samen te voegen om de herkenbaarheid ervan te verbeteren. Het werkprogramma voor 2013 is gerubriceerd volgens deze aangepaste kennislijnen.

Signaleren

Met alle kennis die het KiM in huis heeft, signaleert het KiM nieuwe trends en nog onbekende belangrijke ontwikkelingen. In 2012 heeft het KiM zijn signalerende rol concreter gemaakt, door deze trends en ontwikkelingen voor het beleid te duiden. Een van de trends die het KiM signaleerde betrof de veranderende mobiliteit onder jongeren en de mogelijke invloeden van de internetsamenleving op de mobiliteit. Deze kennisverspreiding heeft geleid tot het vijfde KiM-symposium waarbij interactie tussen kennis en beleid centraal stond. Met de signaleringen worden zowel kennis als beleid scherp gehouden.

Zendtijd van het KiM

Kennis kun je zowel halen als brengen. Onder dat motto neemt het KiM regelmatig deel aan binnen- en buitenlandse symposia, congressen en conferenties. Deze deelname is een belangrijk middel om kennis van het KiM te toetsen aan die van externe experts, en om nieuwe wetenschappelijke ontwikkelingen tijdig in beeld te krijgen. Daarom participeerde het KiM ook in 2012 weer actief in verschillende bijeenkomsten, onder meer van de European Aviation Conference, het International Transport Forum (ITF), de Transport Research Board (TRB), het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS) en de European Transport Conference (ETC).

Fellows

In 2012 hebben we ook weer gebruikgemaakt van de expertise en inzichten van onze KiM-fellows, hoogleraren met wie wij veel samenwerken. Zij adviseerden ons onder meer bij de reviews van onderzoeksrapporten, de opzet van nieuw onderzoek en de literatuur die daarvoor nodig is. Daarnaast hadden KiM-fellows ook een belangrijke radarfunctie bij het signaleren van nieuwe ontwikkelingen. Daarmee geven de KiM-fellows belangrijke input voor de eerder genoemde signaleringsfunctie.

Het KiM in de praktijk: de luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem (EU-ETS)

In het EU-ETS is er een begrensd aantal rechten voor de uitstoot van CO₂ en kunnen bedrijven onderling in emissierechten handelen. Het EU-ETS bestaat voor grote industrieën en elektriciteitsbedrijven sinds 2005. Sinds 1 januari 2012 vallen ook de emissies van de luchtvaart onder het Europese ETS. Luchtvaartmaatschappijen krijgen een groot deel van de benodigde rechten gratis, maar een deel moeten ze bijkopen op veilingen, of van andere ETS-sectoren die rechten over hebben (omdat ze hun uitstoot hebben verminderd). Het KiM deed onderzoek naar de gevolgen voor de luchtvaartsector.



Joost Kolkman en Saeda Moorman

Wat was de onderzoeksvraag?

Het onderzoek richtte zich op de vraag wat de gevolgen zijn van het EU-ETS voor de Europese luchtvaartsector en de Nederlandse in het bijzonder (KLM en Schiphol). Het EU-ETS brengt kosten met zich mee die luchtvaartmaatschappijen kunnen doorberekenen aan passagiers. Dit kan ertoe leiden dat passagiers minder vliegen, of voor routes kiezen met lagere of zelfs geen ETS-kosten.

We hebben gekeken naar de effecten op aantallen passagiers in verschillende markten en voor verschillende type luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast hebben we gekeken naar het milieueffect van het EU-ETS.

Voor wie deden jullie dat onderzoek?

Het onderzoek werd uitgevoerd op verzoek van DG Bereikbaarheid, nadat de Tweede Kamer om dat onderzoek had gevraagd.

Airneth

De 'externe kennisschil' van het KiM kreeg in 2012 nog een extra impuls op het gebied van de luchtvaart. Vorig jaar kwam namelijk de aansluiting tot stand tussen het luchtvaartkennisnetwerk Airneth en het KiM-onderzoek. In overleg met de Directie Luchtvaart van het ministerie van IenM bestudeert het KiM hoe de kennis op dit beleidsterrein kan worden aangejaagd, bijvoorbeeld via seminars, workshops en een jaarrede onder de paraplu van Airneth. Inmiddels zijn er diverse activiteiten georganiseerd, zoals een seminar over de feiten en mythes rondom luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten (en hun effect op het netwerk van Europese maatschappijen). Een andere bijeenkomst was een lunchlezing over de belangrijkste factoren in de luchthavenkeuze van luchtvrachtmaatschappijen.

NWO-accreditatie

Ook tussen het KiM en de wetenschappelijke wereld ging het in 2012 om halen en brengen. Dat bleek onder meer uit het KiM-voorzitterschap van de International Peer Review Committee voor de onderzoeksschool TRAIL, als onderdeel van de aanvraag voor een nieuwe NWO-accreditatie.

Tot slot

Of het KiM in 2012 een 'bewijsbeest' was, is uiteindelijk aan anderen om te beoordelen. Wel hebben we met veel enthousiasme en inzet gewerkt om onze ambities te halen. Daarbij zijn we intensief op zoek geweest naar nieuwe mogelijkheden om onze missie te realiseren: analyses van mobiliteit maken die doorwerken in het beleid. Kennisopbouw speelt daarbij onverminderd een cruciale rol. Dat doen we met onderzoek, met Kennis aan Tafel, en nadrukkelijk ook door om ons heen te blijven kijken. Kennis is immers een kwestie van halen en brengen.

Jaap de Wit
Directeur KiM



Schematische weergave van het deel van een vlucht vanaf Schiphol naar een bestemming in Azië dat onder het ETS valt. De ononderbroken lijnen geven het deel van de vlucht aan dat onder het ETS valt. De onderbroken lijnen geven aan dat bij een indirecte vlucht via die luchthavens geen ETS-kosten meer gelden voor het tweede deel van de reis.

Wat was de politieke en internationale context van het onderzoek?

Het EU-ETS geldt in de oorspronkelijke opzet alleen voor vluchten van, naar en binnen de EU (plus IJsland, Noorwegen en Liechtenstein). Daardoor was de politieke vraag of dit grote gevolgen zou hebben voor de concurrentiepositie van Europese luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van niet-Europese maatschappijen. Ook was de vraag of het EU-ETS voor de luchtvaart geen averechtse milieueffecten met zich meebrengt, bijvoorbeeld omdat passagiers gaan omvliegen. We hebben laten zien dat deelname van de luchtvaart aan het ETS, leidt tot een netto-afname van de CO₂-uitstoot. En daarnaast dat de effecten op aantallen passagiers per type maatschappij niet hetzelfde zijn. De politiek moet vervolgens wegen of en zoja, in hoeverre de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart hierdoor verslechtert. Los van de uitkomsten van dit onderzoek is de opzet van het EU-ETS voor de luchtvaart onlangs gewijzigd en geldt dit in elk geval in 2012 en 2013 alleen voor intra-Europese vluchten. De Europese Commissie heeft hiertoe besloten om meer ruimte te geven aan de International Civil Aviation Organization (ICAO) om tot een wereldwijd geaccepteerde aanpak te komen.

Heeft het KiM dit onderzoek alleen uitgevoerd?

Om de vragen te kunnen beantwoorden, zijn rekenmodellen nodig. Bij het KiM beschikken we niet over deze modellen. Daarom hebben we SEO Economisch Onderzoek gevraagd om de effecten door te rekenen met hun luchtvaartmodel NetScan.

Wat maakte het project bijzonder?

Allereerst dat het onderzoek het gevolg was van een Kamervraag en daarnaast dat het onderzoek gezien de urgentie een korte doorlooptijd had. In de politieke arena bestonden

Onderzoekspublicaties 2012

Regie op knooppunten

Mobiliteitsbalans 2012

Opstappen als het kan, afstappen als het moet. Een sociaal-psychologische blik op de verkeersveiligheid van fietsende senioren.

Second opinion op de beleidsdoorlichting van het begrotings-artikel 36

Advies discontovoet Life Cycle Cost analyses. Notitie

Multimodale achterlandknooppunten in Nederland: een studie naar containeroverslagterminals in het achterland van Nederlandse zeehavens

Second opinion kosten-batenanalyse MIRT Haaglanden

Verklaring-reistijdverlies-en-betrouwbaarheid-op-hoofdwegen-2000-2010.-Empirisch-onderzoek-naar-aspecten-van-bereikbaarheid

De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem; gevolgen voor de luchtvaartsector, consumenten en het milieu

Evaluatie van de nota Zeehavens: ankers van de economie: beleidsdoorlichting artikel 35.02, mainport Rotterdam en overige havens

Kosten-batenanalyse bij integrale gebiedsverkenningen: toepasbaarheid van de OEI-systematiek

Over brandstofprijzen en automobilititeit : een beknopte analyse van prijs- en kostenelasticiteiten

verschillende beelden over de effecten van het EU-ETS op de luchtvaart. Het was interessant om feiten te kunnen aanleveren waardoor een genuanceerder beeld ontstond.

Hoe is het geland?

In een debat direct na het verschijnen van het rapport, werd duidelijk dat de effecten zoals wij die in beeld hebben gebracht door verschillende politieke partijen verschillend worden gewogen. Sommigen zagen een bevestiging van grote effecten op de concurrentiepositie, anderen juist het tegendeel. Op verzoek is het rapport in het Engels vertaald, zodat oud-staatssecretaris Atsma het rapport mee kon nemen naar zijn Europese collega's in de Milieuraad. De beleidsdirectie was erg tevreden over de samenwerking met het KiM. Dat had te maken met de snelheid waarmee het project kon worden opgestart, de termijn waarop resultaten beschikbaar waren en de mogelijkheid om alle communicatie met de Tweede Kamer te checken op inhoudelijke juistheid van materiaal uit het onderzoek.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 ex Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienm

Februari 2013