



Jaarverslag KiM 2013

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Jaap de Wit blikt terug op 2013 | Kennis-aan-Tafel: steeds meer in de belangstelling | Hoe houdt het KiM zijn kennis op peil in 2013? | Het KiM in de praktijk: opvallende projecten en symposia in 2013 | Onderzoekspublicaties KiM in 2013

Jaap de Wit blikt terug op 2013



Er ligt weer een jaar achter ons – en een jaarverslag van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) vóór u. Hierin blik ik graag met u terug op onze activiteiten en ontwikkelingen in 2013. Daarbij snijd ik een aantal thema's aan, te beginnen met de toenemende interesse voor Kennis-aan-Tafel (KaT). In dit jaarverslag beschrijven we hoe het KiM dit concept toepast. Voor een goede inzet van KaT is het essentieel om kennis

op peil te hebben en te houden. Na een beschrijving van de achtergronden van KaT, gaan we daarom ook dieper in op het proces van kennisverwerving. In de rechter kolom (in het blauw) volgt daarnaast een overzicht van 'het KiM in de praktijk' waarbij opvallende projecten en symposia in 2013 de revue passeren.

In het afgelopen jaar hebben we weer met veel enthousiasme en inzet gewerkt om onze ambities te realiseren. Daarbij zijn we intensief op zoek gegaan 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. Ook in 2014 blijven we dat actief doen.

Ik wens u veel leesplezier toe.
Jaap de Wit

Het KiM in de praktijk: opvallende projecten en symposia in 2013

Projecten

Mobiliteitsbalans 2013

Tussen 2008 en 2012 nam het tijdverlies door files en verkeersdrukke op het hoofdwegennet met 32 procent af. Dit kwam vooral door de aanleg van spits- en plusstroken en wegverbredingen en door verkeersmanagement. Ook de economische crisis heeft de laatste jaren bijgedragen aan de afname van het tijdverlies. Na 2014 nemen de files naar verwachting weer toe door een aantrekkende economie en toename van het verkeer.



Projectleider Fons Savelberg:

“De afname van de groei van het autogebruik onder jongeren, maar ook de afname in zijn algemeenheid, staat nu al enkele jaren in de belangstelling. Het naadje van de kous weten we nog niet, maar we worden elk jaar weer een beetje wijzer voor wat betreft de verklaring van dit fenomeen”.

Dit concludeert het KiM in de Mobiliteitsbalans 2013. Hierin geeft het KiM jaarlijks een overzicht van de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland. Sinds 2005 is de groei van het auto-gebruik aanzienlijk lager dan in de jaren daarvoor. Vooral jongvolwassenen gingen de afgelopen jaren steeds minder auto-

Kennis-aan-Tafel: steeds meer in de belangstelling

Het KiM is een kennisinstituut, met wetenschappelijk onderbouwde onderzoeksprojecten op het gebied van mobiliteit en mobiliteitsbeleid. Daarnaast heeft het KiM steeds vaker een adviserende rol met Kennis-aan-Tafel (KaT). KaT is een effectief concept om de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid te versterken en te verbreden. Naast waardering door de opdrachtgever – de beleidsdirecties van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) – zien we ook elders steeds meer belangstelling voor KaT. Maar wat houdt KaT precies in? En wat zijn belangrijke succesvoorwaarden?

Voor het KiM betekent KaT: het (collegiaal) inbrengen van kennis in beleidsprocessen van IenM. Dit kan door middel van:

- gesprekken, presentaties en korte notities over beschikbare kennis;
- het beantwoorden van ad-hocvragen;
- het ontsluiten van het (inter)nationale kennisnetwerk voor IenM: bij welke partij is welke kennis te halen?
- het ondersteunen van IenM-beleidsdirecties bij de formulering van onderzoeksvragen en bij de aanpak van onderzoek dat wordt uitbesteed;
- het deelnemen aan begeleidingscommissies;
- het adviseren over en assisteren bij de programmering van kennisontwikkeling van instituten buiten IenM.

Wat is er nodig voor deze vormen van kennisinbreng? Een goede vertrouwensrelatie en gevoel en respect voor de beleidsomgeving zijn belangrijke randvoorwaarden. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie heeft het KiM hierbij een voorsprong, omdat we vrijwel continu met beleid in dialoog zijn. Voor een goede KaT-inbreng is het immers belangrijk om elkaar te kennen en te weten waar de ander mee bezig is. Met andere woorden: voor KaT is het essentieel om netwerken actief op te bouwen en te onderhouden. Ook rolvastheid is een belangrijke voorwaarde voor KaT, waarbij de kenniswerker niet op de stoel van de beleidsmaker moet gaan zitten, al is inlevingsvermogen natuurlijk wel van groot belang.

KaT-projecten binnen het KiM zijn uiteenlopend van vorm. Wat ze gemeen hebben, is het snelle absorptievermogen in het beleidsproces. Naast argumentenkaarten en factsheets wordt inmiddels ook geëxperimenteerd met infographics, korte presentaties of vouwkaarten over de stand van de kennis.

rijden. Dit kwam onder meer door de afname van het aantal werkende jongeren en de toename van het aantal studerende jongeren die bovendien in de stedelijke gebieden wonen. De status van het autobezit onder Nederlandse jongvolwassenen is vooralsnog echter onveranderd. Het KiM verwacht daarom niet dat de afname van de automobilititeit onder jongvolwassenen zich verder zal voortzetten.

De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden

De waardering in geld van reistijdwinst voor automobilisten is in de afgelopen jaren gedaald. Bij de trein doet zich deze ontwikkeling niet voor. Ook voor goederenvervoer via de weg en het spoor is de waardering van reistijdwinst gedaald. Voor het eerst is nu ook informatie beschikbaar over de waardering van een grotere betrouwbaarheid van reistijden.



“Dit project heeft een parallel met de Deltawerken. De grote vernieuwingen zitten ‘onder water’. De ontwikkelde methodiek om de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden te vinden is vernieuwend en wordt ook internationaal zeer gewaardeerd”,
aldus Pim Warffemius projectleider vanuit het KiM.

Dit blijkt uit de in 2013 verschenen publicatie ‘De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden’. Op basis van praktijkonderzoek uitgevoerd door een consortium onder leiding van Significance heeft het KiM nieuwe kengetallen opgeleverd voor de waardering van veranderingen in de gemiddelde reistijd en betrouwbaarheid van die reistijd. Voor het eerst zijn nu ook kengetallen beschikbaar voor het passagiersvervoer door de lucht en voor de recreatievaart.

Om de maatschappelijke waardering van reistijd en betrouwbaarheid van reistijd te bepalen, zijn aan de respondenten situaties voorgelegd waarin de kosten van de reis, de reistijd en de betrouwbaarheid van de reistijd varieerden. Uit de keuzes die respondenten maakten, is afgeleid hoe zij reistijd, betrouwbaarheid van de reistijd en geld tegen elkaar afwegen. De kengetallen worden gebruikt in maatschappelijke kosten-batenanalyses van infrastructuurprojecten. Kosten-batenanalyses spelen een rol bij investeringsbeslissingen over bijvoorbeeld uitbreidingen van wegen en spoorwegen of de aanleg van bruggen en sluisen. Kortere of meer betrouwbare reistijden zijn belangrijke maatschappelijke baten. Om de waarde van reistijdwinst en grotere betrouwbaarheid te kunnen gebruiken in kosten-batenanalyses wordt deze uitgedrukt in geld.

Drie praktijkvoorbeelden van KaT-advisering in 2013

1. ondersteuning bij de verdere operationalisering van de SVIR-bereikbaarheidsindicator voor onder andere MIRT-onderzoeken en Beter Benutten 2.0;
2. de begeleiding van beleid bij het onderzoek naar de effecten van het Vierde EU-Spoorpakket (onder andere rondom verdergaande liberalisering van het binnenlandse personenvervoer per spoor);
3. reflectie op de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad.

Hoe houdt het KiM zijn kennis op peil in 2013?

De toenemende KaT-inzet wil niet zeggen dat een (diepgravender) onderzoeksproject geen effectief instrument meer zou zijn om beleidsvragen te beantwoorden. Integendeel: onderzoeksprojecten zijn onmisbaar om als kennisinstituut goed te kunnen functioneren. KaT werkt dan ook alleen bij de gratie van 'gewone' onderzoeksprojecten. Daarnaast zijn er ook andere manieren om de kennis op peil te houden.

Kennislijnen

De kennis van het KiM is thematisch ondergebracht in zes 'kennislijnen'. Deze kennislijnen brengen een duidelijke focus in het onderzoek en geven structuur aan de terreinen waarop kennisverdieping binnen het KiM wordt georganiseerd. De kennislijnen zijn dan ook belangrijke uithangborden voor het beleid, omdat ze verduidelijken welke kennis bij het KiM beschikbaar is. De zes kennislijnen van het KiM zijn:

- Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte;
- Mobiliteit van groepen;
- Duurzame mobiliteit, veiligheid en transitie;
- Modellen en data;
- Maatschappelijk belang, rol van de overheid en marktordening;
- Beleidsevaluaties en afwegingskaders.

Congressen en symposia

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 2013 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).

Stappen naar adaptieve gebiedsagenda's

In een gebiedsagenda zijn de opgaven de verbindende schakel tussen ambities en maatregelen/ projecten. In een adaptieve aanpak voor gebiedsagenda's worden onzekerheden en kansen expliciet in de afspraken over ambities en opgaven meegenomen. Van maatregelen/projecten kan worden afgesproken dat ze wel of niet worden uitgevoerd, maar er kan ook worden afgesproken bij welke aard en omvang van ontwikkelingen de noodzaak van maatregelen/projecten opnieuw wordt gezien, op grond van de kennis over onzekerheden en kansen die in de opgave meegenomen zijn.



Projectleider Martje Storm:

"Adaptief programmeren is vooral goed nadenken, opties openhouden en zo veel mogelijk oplossingsruimte houden om te kunnen schakelen bij nieuwe ontwikkelingen of als onzekerheden inmiddels zekerheden zijn geworden. Het is erg leuk om te zien dat adaptief programmeren nu in verschillende gebiedsagenda's opgepakt wordt."

Deze elementen vormen de kern van het stappenplan voor een adaptieve aanpak van gebiedsagenda's dat het KiM op verzoek van het Directoraat-Generaal Ruimte en Water van IenM in 2013 heeft ontwikkeld. De gebiedsagenda's worden samengesteld door regio en rijk in het kader van het MIRT. Met een adaptieve benadering kan de planvorming in de gebiedsagenda beter inspelen op nieuwe kansen en ontwikkelingen.

Beleidsopties voor vermindering van de CO₂-uitstoot van het wegverkeer

Beleed om CO₂-emissies in het wegverkeer in de komende decennia met tientallen procenten terug te dringen heeft twee pijlers nodig. De eerste pijler richt zich rechtstreeks op emissiereductie en stimuleert maatregelen in het wegverkeer die al (bijna) kosteneffectief zijn, maar nog een zetje nodig hebben om de massamarkt te bereiken. Dit kan op de kortere termijn leiden tot enkele megatonnen CO₂-reductie. De tweede pijler richt zich op innovatie, en dan vooral het verbeteren van de prijs-prestatieverhouding van voertuig- en brandstofconcepten die nu nog niet marktrijp, maar wel kansrijk zijn. Doel is dat deze opties in de toekomst grootschalig inzetbaar zijn en dan op een kosten-effectieve manier grootschalig emissiereductie realiseren.

Fellows

Het KiM heeft hoogleraren uit binnen- en buitenland aan zich verbonden: de KiM-fellows. Deze zorgen voor de wetenschappelijke versterking van het werk van het KiM. Een belangrijke taak van de fellows is het reviewen van projectplannen en conceptpublicaties. Daarnaast nodigt het KiM hen uit voor lezingen en presentaties en voor brainstormen om lopende of startende onderzoeken een extra impuls te geven. Ook kunnen ze bijdragen leveren aan KiM-projecten door deelonderzoeken uit te voeren.

Op fellow-gebied was 2013 een bewogen jaar. Met verdriet hebben wij afscheid moeten nemen van onze zeer gewaardeerde fellow Piet Rietveld, die na een kort ziekbed is overleden. Als fellow heeft hij een belangrijke bijdrage geleverd aan ons werk, vooral met zijn gedegen inhoudelijke reacties op onze conceptrapporten. In 2013 hebben we ook drie nieuwe fellows mogen verwelkomen: Jonas Eliasson (hoogleraar Transportsysteemanalyse aan de KTH in Stockholm), Vincent Marchau (hoogleraar Onzekerheid en adaptiviteit van maatschappelijke systemen aan de Radboud Universiteit Nijmegen) en Tim Schwanen (Transport en Sociale Geografie, University of Oxford)

Airneth

Sinds 2012 is het luchtvaartkennisnetwerk Airneth aangesloten op het KiM-onderzoek. Daarmee heeft de externe kennisschil van het KiM een extra impuls gekregen op het gebied van de luchtvaart. In overleg met de Directie Luchtvaart van het ministerie van IenM probeert het KiM de kennis op dit beleidsterrein aan te jagen, 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).

TRAIL Research School

Eind 2013 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen TRAIL Research School en IenM. TRAIL wordt alom erkend als excellente hoogwaardige onderzoeksschool, waarbinnen expertise op het gebied van mobiliteit, transport, logistiek, verkeer, infrastructuur en transportsystemen bij elkaar wordt gebracht. Onderdeel van de samenwerking is dat (beleids)medewerkers van IenM en Rijkswaterstaat de grote variëteit aan algemene en specifieke TRAIL-cursussen gratis kunnen volgen. Het KiM coördineert de samenwerking vanuit de beleidskern van IenM.



Deze KiM-studie kwam volgens projectleider Saeda Moorman op een goed moment:

“IenM heeft tussenresultaten van de studie gebruikt om afgelopen zomer goed beslagen ten ijs te komen bij de SER-onderhandelingen over het onderdeel mobiliteit (in het Energieakkoord). Ze konden daarbij goed gebruik maken van onze inschattingen van het potentiële CO₂-effect van een groot aantal maatregelen, waaronder ook een aantal nieuwe, zoals autodelen, Het Nieuwe Werken en de elektrische fiets.”

Dit is de hoofdconclusie van de publicatie ‘Beleidsopties voor vermindering van de CO₂-uitstoot van het wegverkeer’. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid en het Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal van IenM. Het onderzoek gaat in op mogelijke beleidsmaatregelen binnen beide pijlers en de kenmerken hiervan. Effecten van beleid in de eerste pijler zijn meetbaar (in tonnen CO₂), bij beleid in de tweede pijler ligt dat een stuk lastiger: CO₂ is daar geen goede maat, het gaat om leereffecten. Het onderzoek gaat verder in op mogelijke overheidsrollen en besteedt aandacht aan de span of control van de verschillende beleidslagen (EU, Rijk, decentraal).

Symposium 2013

In februari 2013 vond het vijfde KiM-symposium plaats, specifiek georganiseerd voor beleidsdirecties van IenM. Het thema luidde ‘Nieuwe drijfveren in de mobiliteit. Wat beweegt mensen anno 2013?’. Aanleiding was de constatering in de Mobiliteitsbalans 2012 dat de mobiliteitsgroei in Nederland afzwakt. Ligt dit aan jongeren die minder in de auto stappen? En wat is de rol van sociale media? Onder leiding van dagvoorzitter Arjen 't Hoen, plv. directeur van het KiM, zochten onderzoekers en beleidsmakers tijdens het symposium naar trends en verklaringen en verkenden zij hoe beleid daar verstandig mee om kan gaan.

Onderzoekspublicaties KiM in 2013

Titel en toelichting	Verschenen
<p>SCP publicatie: Gezinnen onderweg. Dagelijkse mobiliteit van ouders van jonge kinderen in het combineren van werk en gezin. Het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) heeft in opdracht van en in samenwerking met het KiM de studie “Gezinnen Onderweg” uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek was om beter zicht te krijgen op de organisatie van de dagelijkse mobiliteit van ouders met kinderen tot 12 jaar.</p>	februari
<p>Verkenning beladingsgraad goederenvervoer van 45 naar 65% In dit verkennend onderzoek is onderzocht of en zo ja welke aangrijpingspunten er zijn voor overheidsmaatregelen die passen bij het streven van de Topsector Logistiek naar een hogere beladingsgraad.</p>	juni
<p>Leidt webwinkelen tot meer mobiliteit? Het KiM heeft een quickscan uitgevoerd naar de impact van internetwinkelen op de mobiliteit. De quickscan is uitgevoerd op basis van de beschikbare literatuur.</p>	juni
<p>Second opinion quick scan KBA Aquaduct Skarster Rien In de quick scan KBA is op hoofdlijnen doorgerekend wat de bijdrage is aan de nationale welvaart van de aanleg van een aquaduct in de Skarster Rien, ter hoogte van de A6, ter vervanging van de huidige brug. Het KiM heeft in de second opinion met name naar de berekende baten gekeken.</p>	juni
<p>Quick scan duurzame luchtvaart 2050 In deze quick scan beoogt het KiM enkele bouwstenen te leveren die het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) kunnen helpen de strategische beleidsprioriteiten voor een duurzame luchtvaart te bepalen.</p>	juli
<p>Beter beoordelen Deze notitie over de afweging van innovatieve maatregelen van Beter Benutten onderzoekt of het speciale karakter van innovatieve maatregelen aanpassingen aan gebruikelijke afwegingsmethoden vergt en zo ja, in welk opzicht en hoe.</p>	augustus
<p>Verschilanalyse indirecte economische effecten HSL-Zuid Naar aanleiding van het besluit niet meer met V250 materieel te rijden, stelde de NS samen met andere vervoerders een nieuw pakket treindiensten voor de HSL-Zuid voor. Deze KiM-analyse richt zich op indirecte economische effecten van dit nieuwe pakket en was onderdeel van een bredere set analyses en toetsen, uitgevoerd door diverse partijen, om tot een complete afweging te komen van het nieuwe NS-voorstel.</p>	september
<p>Mogelijkheden integratie maritieme monitors In deze notitie heeft het KiM drie alternatieve opties uitgewerkt voor de positionering en uitvoering van Havenmonitor en de Maritiem cluster Monitor.</p>	september
<p>Beleidsalternatieven voor vermindering van de CO₂-uitstoot van het wegverkeer - Naar duurzaam wegverkeer in 2050, deel 2 Beleid om CO₂-emissies in het wegverkeer in de komende decennia met tientallen procenten terug te dringen heeft twee pijlers nodig: emissiereductie (pijler 1) en innovatie (pijler 2). Dit onderzoek gaat in op mogelijke beleidsmaatregelen binnen beide pijlers en de kenmerken hiervan.</p>	oktober
<p>Mobiliteitsbalans 2013 In de Mobiliteitsbalans geeft het KiM jaarlijks een overzicht van de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland.</p>	oktober
<p>Second opinion KBA MIRT verkenning A1 Apeldoorn-Azelo Het gaat hier om een second opinion op de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) die in juni 2013 voor de MIRT verkenning A1 Apeldoorn – Azelo is opgesteld.</p>	november
<p>De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden Op basis van praktijkonderzoek uitgevoerd door een consortium onder leiding van Significance presenteert het KiM in deze publicatie nieuwe kengetallen voor de waardering van veranderingen in de gemiddelde reistijd en betrouwbaarheid van die reistijd.</p>	november
<p>Stappen naar adaptieve gebiedsagenda's Gebiedsagenda's worden samengesteld door regio en rijk in het kader van het MIRT. Met een adaptieve benadering kan de planvorming in de gebiedsagenda beter inspelen op nieuwe kansen en ontwikkelingen. Het KiM beschrijft in deze publicatie een stappenplan voor een adaptieve aanpak van gebiedsagenda's.</p>	december
<p>Gevolgen Market Based Measures CO₂-emissiereductie zeevaart voor Nederland In dit onderzoek zijn de gevolgen voor Nederland geanalyseerd van vier internationale Market Based Measures-voorstellen gericht op het reduceren van CO₂-emissies van de zeevaart.</p>	december