



Nieuwsbrief KiM | Nummer 18 | december 2011

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Ontwikkelingen bij het KiM | Het KiM in 2012 | KiM valt in de prijzen | Tijdschrift Vervoerswetenschap maakt tussen-tijdse balans op van programma Duurzame Bereikbaarheid Randstad | Onderzoeksnieuws | Bereikbaarheid anders bekeken | Naar duurzaam wegverkeer in 2050 | Ook verschenen | KiM-fellows |

Ontwikkelingen bij het KiM

Het KiM in 2012

De naderende jaarwisseling is een mooie aanleiding om in deze nieuwsbrief iets te vertellen over onze ambities voor het nieuwe jaar. U weet dat het KiM vraaggestuurd werkt. Dat betekent echter niet dat wij louter bestellingen voor onderzoek van het beleid noteren: vraaggestuurd werken is geen eenrichtingsverkeer – het gebeurt in een actieve dialoog.

Om die dialoog extra te stimuleren, organiseert het KiM in 2012 een brede sessie met betrokken directeuren, afdelingshoofden en externe specialisten. Aan de hand van een prikkelende KiM-notitie zullen we in die sessie discussiëren over omgevingsontwikkelingen, strategische vraagstukken en potentiële kennisthema's. Ook zal het KiM signaleringsnotities schrijven om het beleid te verrassen en de dialoog te voeden. We hopen hiermee de vraagarticulatie verder aan te wakkeren.

Departementsbreed wordt in 2012 meer werk gemaakt van een concrete kennisagenda. Dat vergt ook een effectievere programmering van de kennisontwikkeling door kennisinstellingen buiten IenM, planbureaus en universiteiten. Daarom zal het KiM in 2012 betrokken zijn bij die programmering van onderzoeksactiviteiten buiten IenM.

Ook in 2012 blijft ons werk georganiseerd in acht kennislijnen. Binnen die lijnen wordt de kennis verder geïntensiveerd op zes

thema's: mobiliteit en economische vraagstukken; mobiliteit en milieu; mobiliteit en ruimtelijke vraagstukken; marktordening en de rol van de overheid; inrichting van beleids- en besluitvormingsprocessen; en als laatste thema sociaal-culturele aspecten van mobiliteit.

Wat geldt voor de hele rijksoverheid, geldt ook voor het KiM: de ambitie blijft overeind om meer te doen met minder mensen. Om dat te realiseren, wordt het aantal Kennis-aan-Tafel-projecten stapsgewijs opgevoerd naar 50 procent van de beschikbare capaciteit. Dat betekent bovendien dat we in 2012 intensiever gebruik gaan maken van de flexibele kennisschil rond het KiM, zoals fellows, onderzoeksnetwerken, de academische wereld en andere (internationale) kennisinstellingen.

Dit is slechts een greep uit onze voornemens voor 2012; u hoort weer van ons in het nieuwe jaar. Voor nu wens ik u heel prettige feestdagen en een goede jaarwisseling!

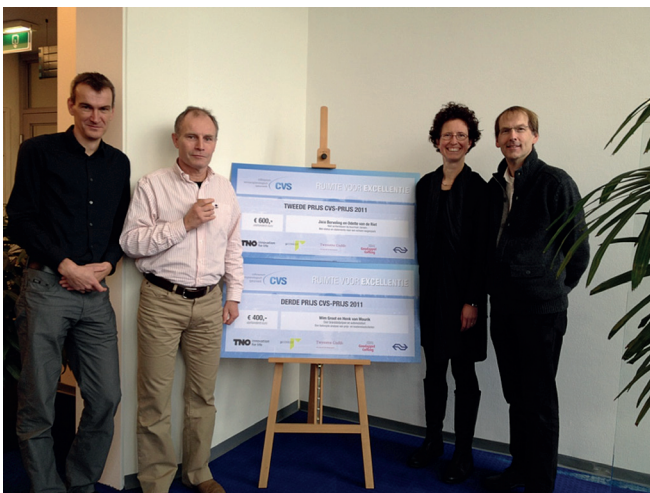
Jaap de Wit

KiM valt in de prijzen

Het KiM is onlangs tijdens het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS) in de prijzen gevallen. De duo's Odette van de Riet – Jaco Berveling en Wim Groot – Henk van Mourik werden respectievelijk tweede en derde tijdens een paperwedstrijd. De inzendingen werden geroemd als 'goed geschreven, praktisch toepasbaar en

wetenschappelijk-innovatief'. CVS is een jaarlijks congres op het gebied van de verkeers- en vervoersplanologie. Het geldt als een ontmoetingsplaats voor onderzoekers en beleidsmakers met belangstelling voor vraagstukken op het snijvlak van verkeer, vervoer en ruimtelijke ordening.

Odette van de Riet en Jaco Berveling wonnen het spreekwoordelijke zilver met de paper 'Niet achterblijven bij buurman Jansen. Met status en statements naar een schoon wagenpark'. In hun betoog laten zij zien dat het aankoopgedrag van mensen is te sturen met psychologische en gedragseconomische inzichten. De overheid zou – als ze het kopen van schone auto's wil stimuleren – niet alleen van financiële instrumenten gebruik moeten maken, maar ook van sociale. Een auto is immers niet alleen een gebruiksvoorwerp, maar ook een bron van status waarmee we onze positie in de samenleving markeren. Door daarop in te spelen, kunnen consumenten worden geprikkeld om schone hybride, semi-elektrische en elektrische auto's aan te schaffen.



Wim Groot van het KiM ontving met zijn coauteur Henk van Mourik (DG Mobiliteit) de derde prijs voor hun paper over brandstofprijzen en automobilititeit. Zij concluderen onder andere dat als de brandstofprijzen aan de pomp stijgen pas op de langere termijn de reacties van de automobilisten duidelijk zichtbaar worden: een stijging van de benzineprijs met ongeveer 12,5 procent leidt dan tot een vermindering van de hoeveelheid afgelegde kilometers met 2,5 procent. Hogere brandstofprijzen hebben overigens 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 er 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.

De eerste prijs ging naar Niek Guis, Bart de Keizer en Rob van Nes (TU Delft en Nederlandse Spoorwegen) voor hun onderzoek naar 'lijnvoering van de toekomst voor het Nederlandse spoornetwerk'. Een 'lijnvoering' is een set van lijnen die de treinen planmatig rijden. Zij onderzochten met een optimalisatiemodel hoe het netwerk goed kan worden afgestemd op de vervoersvraag.

Tijdschrift Vervoerswetenschap maakt tussentijdse balans op van programma Duurzame Bereikbaarheid Randstad

In 2008 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) samen met de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I), het initiatief genomen voor het meerjarig onderzoeksprogramma Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad (DBR). In het kader van DBR zijn tien onderzoekprogramma's gehonoreerd. De programma's gaan over vraagstukken op het gebied van duurzame mobiliteit in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling, energietransitie en klimaatverandering. Het DBR-programma is toekomstgericht. De tijdshorizon is ruim dertig jaar. Het gaat om onderzoek op verschillende gebieden: supernetwerken; recreatief verkeer; duurzamer goederenvervoer; slimmere reizigersinformatie; klimaatverandering; ruimtelijke ontwikkeling en vervoersgedrag; innovatieve beprijzing van personenvervoer; samenhangende strategieën voor een duurzaam bereikbare Randstad; haalbaarheid en effect van de overgang naar elektrisch vervoer; mobiliteitsmanagement en klimaatverandering; en tot slot klimaatbestendig beheer en onderhoud van infrastructuurnetwerken. Uiteraard volgt het KiM de ontwikkelingen in de onderzoeken nauwlettend om (tussentijdse) resultaten direct te kunnen inbrengen in de beleidspraktijk.

In het novembernummer van *Tijdschrift Vervoerswetenschap* is – naast een redactioneel commentaar van Jaap de Wit – de tussentijdse balans opgemaakt in een aantal artikelen over de afzonderlijke DBR-programma's. Saillant detail is dat deze uitgave tevens de eerste digitale uitgave van dit tijdschrift is. Sinds maandag 14 november is *Tijdschrift Vervoerswetenschap* namelijk een digitaal tijdschrift dat gratis toegankelijk is via www.vervoerswetenschap.nl. Op de website kunnen, naast alle vanaf nu te verschijnen nummers, ook alle gedigitaliseerde artikelen uit een rijke historie van maar liefst vijftig jaar vervoerswetenschap worden geraadpleegd.

Onderzoeksnieuws Bereikbaarheid anders bekeken

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 in de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gehanteerd wordt.

Tot deze conclusie komt het KiM in het rapport *Bereikbaarheid anders bekeken*. In dit rapport heeft het KiM, op verzoek van het directoraat-

generaal Mobiliteit van het ministerie, 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.

In de literatuur worden vier benaderingen van het begrip bereikbaarheid onderscheiden. Van deze vier scoort de bereikbaarheidsindicator, die uitgaat van zogenoemde gegeneraliseerde transportkosten, het hoogst op de criteria. Met deze indicator zijn de effecten van beleid, bijvoorbeeld investeringen in infrastructuur, vooraf en achteraf goed zichtbaar te maken. De indicator gaat uit van bereikbaarheid van deur tot deur en is toepasbaar op alle vervoersvormen. Het is mogelijk om onderscheid te maken naar regio's, tijdstippen van de dag en reismotieven. De indicator is goed communiceerbaar doordat de bereikbaarheid is te visualiseren op kaarten.

Bereikbaarheid anders bekeken. Sascha Hoogendoorn-Lanser, Nina Schaap en Hugo Gordijn. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2011.

Naar duurzaam wegverkeer in 2050

Het is mogelijk 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. Het gaat vooral om alternatieve voertuigen, zoals elektrische en brandstofcelauto's, en om emissiearme energiedragers, zoals elektriciteit en waterstof. De kosten hiervan moeten sterk omlaag en er moet concurrentie mogelijk zijn met de (goedkopere) vervuilende technieken. Overheidsbeleid kan zich het beste richten op lage uitstoot in het algemeen en marktpartijen vrij laten in hun techniekkeuze, omdat nog niet duidelijk is welke technieken zich qua kosten en maatschappelijk draagvlak het beste zullen ontwikkelen.

Deze conclusies trekt het KiM in een studie naar de mogelijkheden om het wegverkeer minder CO₂ en luchtvervuilende stoffen te laten uitstoten en minder afhankelijk te laten zijn van olie. Naast alternatieve voertuigen en energiedragers kan volgens het KiM beperking van de mobiliteit een bijdrage leveren, bijvoorbeeld door een hogere kilometerprijs, meer thuiswerken en een verschuiving van wegverkeer naar andere vervoermiddelen. Dit bevordert tegelijk de doorstroming van het wegverkeer en de verkeersveiligheid.

Naar duurzaam wegverkeer in 2050. Saeda Moorman en Maarten Kansen. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2011.

Ook verschenen:

- De rol van het ministerie van Infrastructuur en milieu bij innovatie in de maritieme sector.
- Symposiumverslag 'Mobiliteitskeuzen? Niets is wat het lijkt!'
- Blik op personenmobiliteit.

KiM-fellows

'Mobiliteit is meer dan van A naar B'

KiM-fellow Martin Dijst, Universiteit Utrecht

Martin Dijst is hoogleraar Stadsgeografie aan de faculteit Geowetenschappen van de Universiteit Utrecht. Zijn leerstoel gaat over de relatie tussen mobiliteit en stedelijke ontwikkeling. Hij studeerde Sociale Geografie aan de Universiteit van Amsterdam en is aan de TU Delft gepromoveerd op het onderwerp 'mobiliteit en bereikbaarheid van tweeverdieners met kinderen'.



Je doet onderzoek naar de relatie tussen sociale integratie en mobiliteit. Wat hebben die twee met elkaar te maken?

Toen ik begon als sociaal geograaf, bekeek ik mobiliteit vanuit een smalle definitie: het ging alleen over verkeers- en vervoersproblemen, zoals congestie. Gaandeweg ben ik mobiliteit veel breder gaan zien. Het is meer dan alleen van A naar B gaan, het bepaalt ook je gedrag en attitudes tegenover allerlei zaken, bijvoorbeeld sociale integratie.

Sociale integratie gaat over hoe mensen met elkaar samenleven. Op dit moment wordt onderzoek naar sociale integratie en cohesie vaak alleen statisch gedaan. Onderzoekers bestuderen de bevolkingssamenstelling en hoe burens met elkaar omgaan. Naar mijn mening levert dat geen volledig beeld op. Ten eerste zijn overdag veel bewoners niet thuis, waardoor ze beperkte buurtcontacten hebben. Ten tweede is de woonomgeving maar één van de vele 'contexten' waar mensen verblijven. Ook de openbare ruimte waar iemand doorheen komt, is een belangrijke context. Je ervaringen onderweg – ligt er afval op straat of is het opgeruimd, is het druk in de bus, wie kom je tegen – kan medebepalend zijn voor je houding tegenover bijvoorbeeld allochtonen. Daar ligt dus de relatie met sociale integratie. Om een concreet voorbeeld te noemen: uit een recent onderzoek van ons blijkt dat activiteiten en vervoersmogelijkheden van Turken en Marokkanen een positieve bijdrage leveren aan hun contact met autochtone Nederlanders. Mijn interesse ligt bij de vraag hoe mensen de openbare ruimtes waar ze doorheen komen beleven, en wat dat betekent voor hun attitudes en gedragingen.

Hoe meet je de 'beleving' van de openbare ruimte?

De meest gebruikelijke manier is door dagboekjes bij te houden. Binnenkort gaat een aantal van mijn studenten dat doen. Ze noteren daarin hun emotionele beleving. Op willekeurige momenten gaan we ze ook een sms'je sturen met de vraag om te noteren wat het geslacht, de leeftijd en de etniciteit is van de mensen die zich op dat moment in hun omgeving bevinden en om twee foto's te maken: één van wat ze als plezierig en één van wat ze als onplezierig ervaren. We gaan dus onze respondenten – de studenten – ook inzetten als onderzoeker. Via de gps in hun smartphone koppelen we hun gegevens aan de 'context' waar ze zich op dat moment bevinden. Het is de bedoeling dat het onderzoek uiteindelijk gaat leiden tot beleidsaanbevelingen. Er is maar één andere onderzoeker in de VS die ook dit soort onderzoek doet. Ik wil voor mezelf hiermee een niche vinden in het Nederlandse onderzoeksveld.

Wat doe je nog meer voor onderzoek dat voor IenM relevant is?

Een uiterst actueel onderwerp is het effect van klimaatverandering op de mobiliteit. De verwachting is dat de winters in de toekomst steeds zachter worden als gevolg van de klimaatverandering. Uit ons onderzoek blijkt dat in een zachte winter relatief meer wordt gefietst dan in een strenge winter. Hierop hebben we de verwachting gebaseerd dat er in 2050 meer gefietst zal worden dan nu. We zijn ook bezig met een onderzoek naar de beleving van het weer in relatie tot de geografische context. Ook dit is relevant voor IenM. Er is al veel bekend over hoe mensen het verschil tussen dag en nacht ervaren. Daar zie je grote verschillen in beleving, bijvoorbeeld hoe veilig mensen zich voelen.

Over de beleving van het weer weten we nog maar weinig, maar het kan best zijn dat het weer óók een grote invloed heeft. We zijn daar nu een dagboek voor aan het ontwikkelen, ook weer met emoties erbij. We willen erachter komen hoe verschillende groepen, zoals automobilisten, fietsers en voetgangers, de temperatuur buiten beleven. Het gaat om kleine dingen: bij voetgangers kan het bijvoorbeeld veel uitmaken of iemand aan de schaduwkant of de zonkant van de straat loopt. We koppelen deze subjectieve gegevens aan objectieve gegevens van het KNMI over hoe het weer op dat moment is. Onze onderzoekspartners van Wageningen UR, de universiteit van Wageningen, doen in dit onderzoek metingen naar het klimaat op microniveau. De temperatuur kan van straat tot straat sterk verschillen, weten we nu al. Misschien dat uit dit onderzoek straks als beleidsaanbeveling komt dat we onze steden heel anders moeten gaan ontwerpen!

Wat zijn je verwachtingen over het KiM-fellowship?

Wat ik erg leuk vind aan de KiM-fellows, is dat ze van heel verschillende pluimage zijn. Dat levert een interessant gezelschap op. Ik denk dat we elkaar goed kunnen aanvullen. Daarnaast denk ik dat mijn kennis over de betekenis van geografische contexten voor mobiliteit en de effecten van mobiliteit op andere maatschappelijke vraagstukken, heel nuttig kan zijn voor het KiM zelf.

'Van elkaars stommiteiten kan je leren!'

KiM-fellow Stef Proost, Universiteit van Leuven.



Prof. dr. Stef Proost is hoogleraar aan de economische faculteit van de Katholieke Universiteit Leuven, de oudste universiteit der lage landen (1425). Hij leidt daar de onderzoeksgroep Energie, Transport en Milieu.

De rol die het KiM heeft bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu om het verkeer- en vervoerbeleid kennisrijk te maken wordt

gekarakteriseerd als 'op warme afstand'. Hoe wordt in Vlaanderen en België voorzien in dergelijke beleidsinformatie en heb jij daar ook een rol in?

In Vlaanderen kennen we geen planbureautraditie zoals in Nederland. Helaas! We hebben ook geen kennisinstituten op dat terrein. Misschien kan je het VITO (een Vlaamse instelling voor technologisch onderzoek) in Mol een dergelijk instituut noemen, maar het heeft niet dezelfde reputatie als de Nederlandse planbureaus. Vlaanderen heeft behoefte aan instituten die een onafhankelijke discussie over beleidsthema's, zoals transport, kunnen voeren.

Er zijn wel zogenaamde steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek. Die krijgen om de vijf jaar een nieuwe invulling. Daar kan je als consortia van universiteiten en onderzoeksinstituten op inschrijven. Er is dan bijvoorbeeld om de vijf jaar 3 miljoen euro beschikbaar voor het ontwikkelen van modellen en prognoses op transportgebied, maar de politiek spreekt een aardig woordje mee in de toekenning. Voor de periode 2007-2011 zit het steunpunt Goederenstromen bij de Universiteit Antwerpen.

Je staat in Leuven aan het hoofd van een onderzoeksgroep over Energie, Transport en Environment. Jullie hebben nogal wat studies uitgevoerd naar het effect van beprijzing in België. Wat is de stand van zaken?

Er is overeenstemming tussen de drie gewesten en de federale regering over rekeningrijden voor vrachtwagens. Het is in België heel bijzonder dat de drie regio's en de federale overheden het eens zijn, maar iedereen vindt dat er wat moet gebeuren aan de vele buitenlandse vrachtwagens die België als doorgangsland gebruiken. Over een jaar à anderhalf jaar moet er een compleet plan liggen voor de te gebruiken technologie, de operator en tarieven.

Je bent ook internationaal zeer actief. Op welke mobiliteitsonderwerpen denk je dat het voor het KiM zinvol is om met vergelijkbare instituten op te trekken?

Sommige onderwerpen spelen overal, vaak ook nog eens op dezelfde manier. En door de mondialisering spelen veel processen op internationale schaal. Zo is er veel grensoverschrijdend vervoer. En je kan veel van elkaar leren. Vooral van elkaars stommiteiten. Zoals sommige subsidies die niet werken, bijvoorbeeld voor snelle invoering van elektrische auto's en zonnecellen. Dat kost bij ons 1000 euro of meer per bespaarde ton CO₂ te vergelijken met 15 euro in de industrie. Maar ook over de technologie zoals bij Rekening

Rijden en ERTMS (het beveiligingssysteem voor het spoor) kunnen we leren van elkaars fouten. Uit het buitenland kan je ook goede ideeën halen zoals experimenten met Hot Lanes (High Occupancy Toll Lanes) in Californië en je kan ook eens nagaan waarom het in Londen en Stockholm wel lukt de binnenstad bereikbaar te houden. Verder zijn er veel goede onderzoekers waar het KiM mee samen zou kunnen werken.

Je toont je betrokken bij verschillende studies rond infrastructuurinvesteringen zoals de Oosterweelverbinding. In Nederland is voor de besluitvorming over dergelijke grootschalige investeringen een maatschappelijke kosten-batenanalyse nodig en daar pleit je ook in Vlaanderen voor. Wat is de reden dat er zo slecht naar economen wordt geluisterd?

Economen zijn inderdaad niet zo populair. De boodschap is vaak dat niet alles kan. Als je voor een duur plan kiest, kunnen andere dingen niet. Dat laten politici er vaak buiten. Zoals bij de Oosterweelverbinding waar de politici eigenlijk al een keus hadden gemaakt voor een mooi ogend plan en geen open debat toelieten. Dan vinden ze je als kritisch econoom en verkeerskundige maar een spelbreker. In Nederland weten ze dat clubs als het KiM en het CPB met hun vervelende MKBA's komen en dat disciplineert flink. Dat zou ook goed zijn voor België.

Meer informatie

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM:
kimpublikaties@minvenw.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

december 2011