



Nieuwsbrief KiM | Nummer 17 | oktober 2011

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Ontwikkelingen bij het KiM | Minister bezoekt het KiM | Geslaagd symposium bij jubileum KiM | Onderzoeknieuws | Mobiliteitsbalans 2011 | Gedrag in beleid | Bereikbaarheid mainports over land | Kostenbarometer | Ook verschenen | KiM-fellows

Ontwikkelingen bij het KiM Minister bezoekt het KiM

Op 7 september bracht onze minister, Melanie Schultz van Haegen, een informeel bezoek aan het KiM.

Met het managementteam van het KiM wisselde zij van gedachten over de werkwijze en de producten van het KiM. Vervolgens informeerden KiM-medewerkers haar over lopende en afgeronde KiM-projecten op het gebied van de nieuwe bereikbaarheidsindicator, slim benutten van wegen, duurzame mobiliteit en maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Geslaagd symposium bij jubileum KiM

Circa 150 deelnemers uit de hoek van infrastructuur, ruimtelijke ordening, milieu en wetenschap woonden dinsdag 27 september jl. het KiM-symposium 'Mobiliteitskeuzen? Niets is wat het lijkt!' bij. Onder leiding van dagvoorzitter Bas Haring voerden de sprekers de deelnemers langs de irrationele kanten van mobiliteitskeuzen. Toepassing van gedragseconomische inzichten bij beleidsonderwerpen als vestigingsplaatskeuze, verduurzaming wagenpark en het slim benutten van wegen en ruimte stonden daarbij centraal.

Rode draad van het symposium: we zien onszelf dan wel als rationele beslissers, maar ondertussen worden we beïnvloed door psychologische mechanismen. Dat bleek ook in de praktijk in de

zaal. Bij de ingang lagen twee stapels congresmappen op een tafel: een hoge én een kunstmatig laag gehouden stapel. De meeste deelnemers pakten de map van de lage stapel. Haring: "En dat is heel logisch, want een lage stapel suggereert schaarste. Onbewust denk je: die moet ik hebben!"

De (sociale) psychologie heeft ook gevolgen voor de beleidsontwikkeling bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Reizigers baseren zich niet alleen op rationele prikkels zoals reiskosten en reistijd. Hoogleraar en KiM-fellow Henriëtte Prast gaf aan het slot van haar verhaal over de gedragseconomische effecten op mobiliteitsbeleid daarom enkele bruikbare boodschappen mee.



Secretaris-generaal Siebe Riedstra ontvangt een jubileumuitgave van Jaap de Wit, directeur KiM

“Houd rekening met andere systematische invloeden op gedrag dan alleen rationele prikkels. Sterker, houd rekening met averechtse effecten van rationele prikkels.” Ook zou de overheid meer moeten doen met ‘social marketing’, bijvoorbeeld om meer reizigers in schone auto’s te krijgen.

KiM-directeur Jaap de Wit merkte op dat er geen “panklare recepten liggen” voor de toepassing van psychologische invloeden op beleidsmodellen om zo te komen tot betere resultaten. Het symposium gaf daarvoor wel mooie aanzetten.

Het symposium had nog een feestelijk tintje. Ter gelegenheid van het 5-jarig bestaan van het KiM op 1 september 2011 overhandigde De Wit tot slot nog een jubileumuitgave aan secretaris-generaal Siebe Riedstra van IenM, die mooie woorden sprak over het KiM als “kritische, positieve én constructieve luis in de pels van IenM”.

Onderzoeksnieuws

Mobiliteit Nederlanders neemt sinds 2005 niet meer toe

Na een zeer sterke groei in de jaren tachtig en negentig neemt de totale binnenlandse mobiliteit van Nederlanders sinds 2005 niet meer toe. Dit geldt vooral voor het autogebruik. Het is niet duidelijk waar dat behalve door de kredietcrisis door komt. 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.

Deze conclusies trekt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in de Mobiliteitsbalans 2011. In de Mobiliteitsbalans geeft het KiM jaarlijks een overzicht van de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland. Voor het eerst staat in de balans ook een doorkijkje naar de komende twee jaar. De Mobiliteitsbalans 2011 is de vijfde balans die het KiM uitbrengt.

Mobiliteit van personen neemt in Nederland niet meer toe

Na een zeer sterke groei in de jaren tachtig en negentig nam de totale binnenlandse mobiliteit van personen sinds 2005 niet meer toe. Dit geldt vooral voor het gebruik van de auto. Dit is ook zichtbaar op het hoofdwegennet, waar de verkeersomvang in 2009 en 2010 zelfs licht daalde. De kredietcrisis had duidelijk een dempend effect op de groei van de mobiliteit. Het is echter nog niet duidelijk waarom de mobiliteit al vóór de kredietcrisis stabiliseerde. Andere westerse landen laten eenzelfde beeld zien. Deze stabilisatie van het vervoer zegt overigens niet per se iets over de toekomst.

Geen stabiel verband meer tussen files en verkeersomvang

Het reistijdverlies door files en verkeersdrukke nam in de periode 2000-2010 op het hoofdwegennet met 49 procent toe. Zonder de aanleg van spitsstroken, wegverbredingen en maatregelen op het gebied van verkeersmanagement zou het tijdverlies in 2010 wellicht 15 procent hoger zijn geweest. In 2009 daalde het reistijdverlies met 10 procent als gevolg van de kredietcrisis. In 2010 nam het door de opleving van de economie weer toe met 6 procent. In 2011 nemen de files bij een lichte toename van het verkeer weer af, mede door uitbreiding van de wegcapaciteit. Deze schommelingen illustreren dat het verband tussen de hoeveelheid verkeer en de files de laatste jaren niet meer stabiel is, in tegenstelling tot de situatie aan het begin van deze eeuw. Er is dan ook geen eenvoudige vuistregel meer om de files te voorspellen.

Treingebruik groeit, stads- en streekvervoer blijft stabiel

Het treingebruik neemt nog wel toe, maar minder hard dan enkele jaren geleden. Jaarlijkse groeicijfers van 4 tot 5 procent die in de jaren 2004 tot 2007 gebruikelijk waren, worden de laatste jaren niet meer gerealiseerd. Het vervoer bij de NS groeide in 2010 met bijna 0,3 procent. Dit heeft te maken met de kredietcrisis en de naweeën daarvan en mogelijk ook met de slechte prestaties eind 2010 op het gebied van op tijd rijden.

Het totale gebruik van het stads- en streekvervoer in Nederland bleef van 2000 tot 2010 ongeveer gelijk. Sommige nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerslijnen (Zuidtangent Haarlemmermeer, RandstadRail, HOV Twente) lieten aanzienlijke groeicijfers zien. Daar stonden dalingen op andere lijnen tegenover.

Luchtvaart en goederenvervoer herstellen van kredietcrisis

De luchtvaart zit weer in de lift, maar heeft nog niet het niveau van vóór de kredietcrisis. Het aantal passagiersbewegingen op de Nederlandse luchthavens steeg van circa 40 miljoen in 2000 naar circa 49 miljoen in 2010; in de topjaren 2007 en 2008 waren dat er ruim 50 miljoen. Vooral de regionale luchthavens trekken meer passagiers. Hun aandeel in de Nederlandse luchtvaart steeg van 4 procent in de jaren negentig tot ruim 7 procent in 2010.

Na de daling in 2009 als gevolg van de kredietcrisis begon het goederenvervoer zich tegen het einde van dat jaar weer te herstellen. Dit herstel heeft zich in 2010 doorgezet. De zeevaart kwam in 2010 zelfs weer boven het niveau van voor de crisis, bij de luchtvracht was dat bijna het geval.

Feiten en cijfers uit de Mobiliteitsbalans 2011:

- De helft van alle verplaatsingen in Nederland gebeurt met de auto, een kwart met de fiets, één op de vijf lopend en één op de twintig met het openbaar vervoer.
- Van het aantal afgelegde kilometers neemt de auto bijna driekwart voor zijn rekening, het openbaar vervoer 13 procent en de fiets 8 procent.
- Ongeveer de helft van alle afgelegde kilometers heeft een sociaal-recreatief motief. Aan de enorme stijging van de vrijetijdsmobiliteit in de afgelopen 25 jaar is een einde

gekomen; mensen reizen minder vaak, maar wel verder weg.

- Mensen rijden meer alleen in de auto, zonder meerrijders. Dat komt doordat de huishoudens steeds kleiner worden en binnen het huishouden meer mensen zelf over een auto beschikken.
- Zeventig procent van alle verplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer. Fiets en auto hebben over deze reisafstand beide een aandeel van ongeveer 35 procent.
- Fietsers hebben de afgelopen 10 jaar in totaal 13 procent meer kilometers afgelegd, vooral doordat de reisafstanden zijn toegenomen.
- Het aandeel van de regionale luchthavens in de Nederlandse luchtvaart steeg van 4 procent in de jaren negentig tot ruim 7 procent in 2010.
- Bij het achterlandvervoer van containers is het aandeel van het wegverkeer de afgelopen 10 jaar gedaald van 61 naar 57 procent. De binnenvaart neemt een derde voor zijn rekening, het spoor de overige 10 procent.

Toekomstige ontwikkelingen

Op basis van economische voorspellingen van het CPB verwacht het KiM dat het wegverkeer in 2012 met bijna 2 procent zal toenemen ten opzichte van 2011, terwijl het tijdverlies door files en verkeersdrukte nauwelijks verandert.

De onzekerheid rond de toekomstraming is groot. Daarom heeft het CPB ook een 'crisisvariant' uitgewerkt. Naar verwachting valt de groei van het wegverkeer op het hoofdwegennet in 2012 in die variant terug tot circa 1 procent.

Het goederenvervoer zal in 2011 met circa 2 procent groeien, in 2012 met circa 1½ procent. Dit is aanzienlijk minder dan in 2010. In de 'crisisvariant' zal het goederenvervoer in 2012 naar verwachting met 2¾ tot 5 procent afnemen.

Het KiM gaat ervan uit dat het treingebruik de komende jaren zal groeien met 0,9 tot 1,5 procent per jaar. In de 'crisisvariant' kan de groei lager uitkomen.

Voor Schiphol valt voor 2011 een groei te verwachten van 7 tot 10 procent tot bijna 50 miljoen passagiers. De regionale luchthavens zullen nog sterker groeien.

Mobiliteitsbalans 2011. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2011

Gedrag in beleid

Mensen maken niet alleen op rationele gronden, zoals tijd en geld, een keuze 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.

Dat staat in het rapport 'Gedrag in beleid' van het KiM. De studie laat onder meer aan de hand van praktijkvoorbeelden zien wat de psychologie en gedragseconomie beleidsmakers te bieden hebben. Vrijwel elke beleidsmaatregel heeft effect op het gedrag van mensen. Het rapport biedt beleidsmakers aanknopingspunten om in te spelen op de rationele en irrationele wijze waarop het verplaatsingsgedrag van mensen tot stand komt. Het gedachtegoed van het rapport vormde de basis van het KiM-symposium dat op 27 september jl. heeft plaatsgevonden.

Gedrag in beleid. Met psychologie en gedragseconomie het mobiliteitsbeleid versterken. Jaco Berveling, Harry Derriks, Odette van de Riet, Rutger Smit en Martje Storm. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juli 2011.

Bereikbaarheid mainports over land

Kaartbeelden kunnen helpen om aan te geven wat de kwaliteit van de bereikbaarheid over land is van 'mainports' als de luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven. Het KiM heeft een indicator ontwikkeld die het mogelijk maakt 'grote trends' in bereikbaarheid te monitoren. De indicator is gebaseerd op de 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 als invulling van het begrip bereikbaarheid goed aan op de doelen van het huidige mobiliteitsbeleid, zoals beschreven in de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De kwaliteit van de bereikbaarheid is in kleuren weergegeven op kaarten van Nederland en omliggende landen. De kaarten maken ook duidelijk in welke gebieden concurrentie met andere lucht- en zeehavens het grootst is bij gemeenschappelijk bediende bestemmingen. Het KiM heeft de indicator ontwikkeld in het kader van de beleidsambities van het ministerie van IenM voor de bereikbaarheid van de mainports Rotterdam en Schiphol.

Indicatoren landzijdige bereikbaarheid. Meta-analyse, vraagspecificatie en illustratie. Pauline Wortelboer-van Donselaar, Hugo Gordijn, Jan Francke en Johan Visser. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, augustus 2011.

Kostenbarometer

In augustus is de geactualiseerde Kostenbarometer in samenwerking tussen de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) en KiM gereedgekomen. De Kostenbarometer bestaat uit een set Excel-bestanden, die inzicht geven in de ontwikkeling van de kosten van de diverse vervoerswijzen binnen het personen- en goederenvervoer in Nederland vanaf 1980. De geactualiseerde versie bevat tevens de nodige achtergrond bij de cijfers in de vorm van een complete beschrijving van het proces van data-inwinning, databewerking en rapportage. IenM kan de informatie gebruiken als 'input' voor

verkeers- en vervoersmodellen, het onderbouwen van kosten-batenanalyses en het beantwoorden van Kamervragen. Gebruikers kunnen de verschillende onderdelen van de Kostenbarometer vinden op de website van het Steunpunt Economische Evaluatie van DVS: www.rws.nl/see/kostenbarometer.

Ook verschenen:

- Afbakening van integrale gebiedsverkenningen

KiM-fellows

Het KiM heeft 10 fellows met een uiteenlopende wetenschappelijke achtergrond aan zich weten te binden. Deze fellows komen uit binnen- en buitenland en leveren een bijdrage aan de wetenschappelijke borging van het werk van het KiM en de versterking van de relatie met de wetenschappelijke wereld. Het KiM kan de fellows bijvoorbeeld inschakelen bij het *reviewen* van conceptrapporten en lezingen. Ook leveren ze een inbreng bij de start van KiM-projecten. In deze nieuwsbrief introduceren we Eddy van de Voorde, hoogleraar Transport en Ruimtelijke Economie en Bert van Wee, hoogleraar Transportbeleid.

“Kennisopbouw in Nederland en België totaal verschillend”

KiM-fellow Eddy van de Voorde, Universiteit Antwerpen

Eddy van de Voorde is hoogleraar aan de *Universiteit van Antwerpen*, met activiteiten op de vakgebieden Haven- en maritieme economie, Luchtvervoer, Modelvorming en Logistiek. Hij is verantwoordelijk voor vele nationale en internationale projecten en gastprofessor aan verschillende universiteiten, waaronder Gent, Delft, Lissabon (Técnico), Londen (City University) en MIT (Cambridge, Boston). Verder is hij lid van de redactieraad van een groot aantal internationale tijdschriften en bekleedt hij managementfuncties in verschillende internationale verbanden.

Je was eerder betrokken bij de evaluatie van het KiM in 2009 en hebt dus een beeld van de rol die het KiM heeft bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hoe wordt in Vlaanderen en België voorzien in dergelijke beleidsinformatie en heb jij daar ook een rol in?

“Toen ik in 2009 meewerkte aan de evaluatie van het KiM, heb ik systematisch de vergelijking gemaakt tussen enerzijds de rol die het KiM in Nederland vervult en anderzijds de wijze waarop in Vlaanderen en België aan kennisopbouw wordt gedaan met het oog op beleidsondersteuning. De situatie is totaal verschillend. In Vlaanderen wordt nu sinds iets minder dan tien jaar gewerkt met ‘steunpunten’. Dat zijn vaak consortia van wetenschappelijke groepen, samengesteld uit verschillende universiteiten, die aan beleidsondersteunend onderzoek doen. De afgelopen vijf jaar was ik binnen ons Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen één van de promotoren van het steunpunt Goederenstromen. Dat steunpunt heeft een vijfjarig gedetailleerd programma uitgevoerd. Een programma dat was opgesteld in samenspraak met de minister van Openbare Werken en Mobiliteit. Het resultaat is indrukwekkend: een aantal doctoraten, een groot aantal wetenschappelijke papers alsook vele beleidspapers. Daar bovenop kon de minister en haar kabinet ook voortdurend een beroep doen op de expertise van de promotoren en hun medewerkers. Een recent voorbeeld vormt de studie over de invoering van de kilometerheffing en de mogelijke gevolgen voor de concurrentiepositie van de Vlaamse havens en logistieke sector. Dit rapport werd toegelicht in het Vlaamse parlement. Het KiM lijkt me een iets stabielere omgeving dan het werken met steunpunten, want die hebben slechts een levensduur van 5 jaar.”

Je bent ook zeer betrokken bij onderzoek op het gebied van de maritieme sector en de zeehavens. De laatste tijd wordt er veel gesproken over samenwerking tussen zeehavens en ook tussen de Nederlandse en Vlaamse zeehavens. Is er op dat gebied al genoeg kennis op tafel om bedrijfsleven, beleidsmakers en politici te helpen in hun besluitvorming?

“Samenwerking tussen zeehavens is op dit ogenblik inderdaad een hype. Is het idee nieuw? Nee, want dertig jaar geleden kwam dat ook reeds uitvoerig aan bod. Alleen moet men wel vermijden dat het debat wordt verengd tot de samenwerking tussen havenautoriteiten. In Vlaanderen loopt een initiatief van minister Hilde Crevits, ‘Flanders Port Area’ genoemd. Daar komt het element ‘samenwerking tussen havens’ expliciet aan bod. Alleen moet samenwerking bottom-up gebeuren, het kan niet worden opgelegd door de minister of de administratie. Enkel dan zal men vormen van samenwerking zien ontstaan waar alle betrokken partijen beter van worden, een echte win-win situatie. Ik vind het dus altijd grappig als er weer een ‘denkpiste’ opduikt van iemand die dringend met anderen wil gaan samenwerken. Men bedoelt dan vaak ‘opeten’ of ‘doodknuffelen’. Dit soort delicate dossiers moet je voorbereiden met gedetailleerd studiewerk. Ik ben ervan overtuigd dat er binnen het haven- en maritiem milieu op relatief korte termijn samenwerkingsovereenkomsten zullen worden gesloten, weliswaar andere dan diegene waarover momenteel in de pers en bankenstudies wordt gesproken.”

Je bent betrokken bij verschillende studies rond infrastructuurinvesteringen op de grens van Nederland en Vlaanderen, zoals de IJzeren Rijn, de Verdieping van de Schelde en het Kanaal Gent-Terneuzen. In Nederland is voor de besluitvorming over dergelijke grootschalige investeringen een maatschappelijke kosten-baten-

analyse nodig. Zijn dergelijke studies ook in Vlaanderen verplicht en welke mogelijkheden zie je om MKBA's in dergelijke grensoverschrijdende projecten een bijdrage te laten leveren aan snellere en betere besluitvorming in beide landen? "Het lijkt evident dat voor alle belangrijke infrastructuurprojecten een maatschappelijke kosten-batenanalyse nodig is. Dat geldt vanzelfsprekend ook voor grensoverschrijdende projecten. We zijn het er ook over eens dat dit soort studies niet mag worden gemaakt door leerling-tovenaars, maar wel door vakmensen met bewezen expertise. Maar de afgelopen jaren heeft een aantal projecten, waar ik zelf bij betrokken was, me geleerd dat grensoverschrijdende projecten toch ook nog bijkomende problemen genereren. In het laatste project over de IJzeren Rijn viel het me op hoe Nederlanders en Vlamingen vrij verschillend aankijken tegen specifieke punten. Je hoeft maar de pers aan beide kanten van de grens te lezen om te weten hoe verschillend het Meinweggebied wordt gewaardeerd. Bovendien heb je bij dit soort projecten de 'verborgen agenda'. In het geval van de IJzeren Rijn waren er zelfs meerdere agenda's, zowel op lokaal vlak als op het gebied van bijvoorbeeld de havenconcurrentie. Mijn conclusie is dan ook dat voor grensoverschrijdende projecten MKBA's nodig zijn, maar dat daarbij expliciet aandacht moet worden besteed aan alle mogelijke elementen die strategisch gedrag kunnen uitlokken. Misschien kan op termijn ook op dit terrein samenwerking bijdragen aan een oplossing. Met compensatie voor diegene die verliest, te betalen door diegene die wint."

"Rechtvaardigheid van beleid is nu helemaal geen issue"

KiM-fellow Bert van Wee,
TU Delft

Bert van Wee is hoogleraar Transportbeleid bij de faculteit Techniek, Bestuur en Management van de TU Delft.

Zijn vakgroep van circa 35 medewerkers houdt zich bezig met langetermijn- en strategische vraagstukken op het gebied van transport. Tijdens een sabbatical schreef hij het boek *Transport and Ethics*, dat in september uitkwam. Eerder was hij bijzonder hoogleraar Verkeer, Milieu en Ruimte in Utrecht (1999-2003) en werkte hij bij het RIVM en AGV Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer. Van huis uit is hij sociaal geograaf. Hij is gepromoveerd in economie en econometrie.

Je schrijft columns in het blad *Verkeerskunde* en je was vaak in de media over de snelheidsverhoging naar 130 km/u. Klopt het dat je ervan houdt om te prikkelen? "Ja, ik mag graag een prikkelend stuk schrijven of een stelling innemen. Dat vind ik zelf leuk en ik vind het belangrijk om de



maatschappij duidelijk te maken wat het nut is van wetenschappelijk onderzoek. Het is ook goede marketing voor de TU als studenten of hun ouders zoiets lezen en denken: 'Hé, daar doen ze iets interessants.' Niet dat ik me met dat prikkelen altijd populair maak. Een kritisch opinieartikel van Henk Meurs [MuConsult], Piet Rietveld [VU Amsterdam] en mij leverde in de vorige kabinetsperiode een heftig debat in de Tweede Kamer op. Ik kan me voorstellen dat minister Eurlings daar toen niet blij mee was. Overigens heb ik wel altijd een positief kritische houding. Ik besef dat beleid nu eenmaal niet altijd goed onderbouwd kan zijn en dat voor een besluit meer speelt dan wetenschappelijke kennis. Veel wetenschappers overschatten naar mijn mening het belang van kennis en feiten. Ze kunnen het niet verkroppen dat de politiek een andere afweging maakt. Ik heb daar persoonlijk geen moeite mee."

Je hebt een boek geschreven over ethiek, waarin je pleit voor een meer ethische benadering van transportvraagstukken. Kun je dat niet beter ook aan de politiek overlaten?

"Nee, democratie en ethiek zijn twee verschillende dingen. Als iets democratisch is besloten, hoeft het nog niet ethisch juist te zijn! Goed beleid voldoet aan drie kenmerken: het is effectief, efficiënt en het is rechtvaardig. Het laatste ligt op het terrein van de ethiek. In mijn boek kijk ik vooral naar kostenbatenanalyses (KBA's). Effectiviteit en efficiëntie worden daarin goed meegenomen, rechtvaardigheid niet. KBA's laten zien of een project maatschappelijk nut oplevert. Er wordt gekeken naar de 'betalingsbereidheid' van mensen: hoeveel hebben ze ervoor over dat een project, zoals een busverbinding tussen een plattelandsdorp en een naburige stad, er komt. Juist bij bevolkingsgroepen die weinig te besteden hebben, en waarvoor de verbinding is bedoeld, is die bereidheid laag, simpelweg omdat ze weinig geld hebben. Een ander punt is dat mensen met lagere inkomens minder zwaar meetellen in de KBA. De vraag is of dat rechtvaardig is. En dan is er nog de rechtvaardigheid tussen generaties. Baten die pas over een aantal decennia optreden, worden in KBA's heel laag gewaardeerd. Voor milieuproblemen met een verre tijdshorizon, zoals klimaatverandering, pakt dat onvoordelig uit."

Wat voor aanbevelingen over ethiek heb je voor IenM?

"Ik doe in mijn boek geen beleidsaanbevelingen. Ik zeg ook niet dat het per se erg is als er ongelijkheid bestaat. Alleen, rechtvaardigheid van beleid is nu helemaal geen issue. Ik hoop dat mijn boek het beter op de kaart zet. Voor het meenemen van rechtvaardigheid in KBA's zijn meerdere oplossingen mogelijk. Met alleen filosofische analyse kom je daar niet uit. Ik zou graag empirisch onderzoek willen bij burgers, maar ook bij beleidsmakers. Hun de vraag voorleggen 'Als u moet kiezen tussen de volgende opties, wat kiest u dan?'. Op basis daarvan zouden we dan een specifieke aanvulling op de KBA-methode kunnen ontwikkelen."

Wat was voor jou de reden om in te gaan op ons verzoek om fellow van het KiM te worden?

"Ik draag het KiM een warm hart toe. Je kunt zelfs wel zeggen dat ik – met vele anderen – aan de wieg van het KiM heb gestaan. Ik vind het belangrijk dat er zoiets als het KiM bestaat: in het verleden

drong beschikbare kennis van buiten vaak onvoldoende door binnen het ministerie. Het toepassen van kennis, ook al is het maar een klein onderdeel van de hele besluitvorming, gaat beter als de kennis ook binnen het ministerie beschikbaar is. Het is goed dat het KiM zich via de *fellows*-formule laat inspireren door onafhankelijke denkers van buiten. De onderzoeken van het KiM zijn van goede kwaliteit, maar ze zouden over het algemeen niet door de selectie van de wetenschappelijke *journals* komen. Die stellen zwaardere wetenschappelijke eisen. Voor de statuur van het KiM is het denk ik wel goed als er af en toe in dat soort bladen wordt gepubliceerd. Bij het RIVM heb ik zelf ervaren dat we meer serieus werden genomen als we over een onderwerp een artikel hadden gepubliceerd. Als het KiM daarin samenwerkt met universiteiten zou dat ook best snel en kosteneffectief kunnen.”

Meer informatie

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM:
kimpublicaties@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

oktober 2011