

Vergaderjaar 2005–2006

29 283

Onderzoek naar infrastructuurprojecten

Nr. 45

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 augustus 2006

Bij brief van 7 juli 2006 van de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat (06-VW-B-044) is mij gevraagd de Kamer nader te informeren over het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Zoals gevraagd ga ik hierna in op de volgende aspecten:

- het verband tussen de oprichting van het kennisinstituut en de bevindingen en conclusies uit het TCI-debat;
- de relatie tussen het nieuwe instituut en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en andere diensten van Verkeer en Waterstaat;
- de organisatie en omvang van het KiM, mede uitgedrukt in budget en fte's.

Bij de behandeling van deze aspecten bouw ik voort op hetgeen ik de Kamer op 4 juli 2005 (Kamerstuk 29 283, nr. 33), 28 november 2005 (Kamerstuk 29 283, nr. 37) en 22 juni 2006 (Kamerstuk 29 283, nr. 44) over dit onderwerp heb geschreven en op wat in het debat van 5 april 2006 over de uitvoering van de aanbevelingen van de TCI aan de orde is geweest.

Het verband tussen de oprichting van het kennisinstituut en de bevindingen en conclusies uit het TCI-debat

In mijn brief van 4 juli 2005 heb ik aangegeven dat ik de kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid wil versterken. De producten van het KiM gaan daar een belangrijke bijdrage aan leveren. De interne verankering van (de producten van) het KiM is daarbij van groot belang: het KiM gaat grotendeels vraaggestuurd werken en de producten van het KiM moeten gebruikt gaan worden in het beleidsproces. Zoals ik u op 28 november 2005 reeds heb geschreven, heb ik er juist daarom voor gekozen het KiM binnen Verkeer en Waterstaat te positioneren en niet te kiezen voor de oprichting van een nieuw planbureau. Dit was ook de kern van het advies van enkele externe deskundigen onder leiding van de heer Peter Nijkamp, voorzitter van het algemeen bestuur van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek. Omdat het mobiliteitsvraagstuk nauw verweven is met de economische, sociaal-culturele en ruimtelijke ontwik-

kelingen en met ontwikkelingen op het terrein van natuur en milieu, zal het KiM wel nauw gaan samenwerken met de planbureaus. Deze positionering komt overigens overeen met de manier waarop het Wetenschappelijk Onderzoeks- en Documentatiecentrum (WODC) is gepositioneerd binnen het ministerie van Justitie.

Het KiM krijgt binnen mijn departement een zelfstandige en onafhankelijke positie ten opzichte van de directoraten. Het KiM is zelf verantwoordelijk voor de inhoud van zijn producten. In een protocol dat onderdeel uitmaakt van het instellingsbesluit worden hier waarborgen voor opgenomen. Deze onafhankelijkheid is ook de belangrijkste reden dat ik niet heb gekozen voor onderbrenging van deze functie bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, die onder het directoraat-generaal Rijkswaterstaat valt. De directoraten zijn wel betrokken bij de opstelling van het werkprogramma. Het KiM zal immers grotendeels vraaggestuurd werken.

De producten van het KiM zullen niet alleen gebruikt worden ten behoeve van de beleidsvoorbereiding binnen mijn ministerie, maar kunnen ook worden gebruikt in het maatschappelijk debat. In het genoemde protocol wordt de openbaarheid van de producten van het KiM geregeld. Tevens is voorzien in de mogelijkheid dat de Kamer de Minister van Verkeer en Waterstaat vraagt om kennisproducten van het KiM. Verzoeken van de Kamer zal ik inwilligen als ze binnen het werkgebied van het KiM vallen en redelijkerwijze inpasbaar zijn in de planning.

Met de reeds in mijn brief van 28 november 2005 genoemde positionering van het KiM binnen Verkeer en Waterstaat volg ik niet letterlijk de aanbeveling van de TCI om de AVV een planbureaustatus te geven, wellicht door samenvoeging met het Ruimtelijk Planbureau. Met de hiervoor genoemde onafhankelijke en zelfstandige positie van het KiM en met het creëren van de mogelijkheid dat de Kamer mij kan verzoeken om kennisproducten van het KiM, denk ik echter wel in de geest van de aanbevelingen van de TCI te handelen. Een eerste evaluatie van het KiM zal over drie jaar plaatsvinden. Daarin zal de positionering worden meegenomen.

De relatie tussen het nieuwe instituut en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en de andere diensten van Verkeer en Waterstaat

Het KiM gaat kennisproducten leveren zoals analyses van de werking van het mobiliteitssysteem, verkenningen, trendanalyses en evaluaties van grote projecten en beleidsprogramma's. Het betreft hier deels nieuwe producten en deels producten die tot nu toe door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat worden geleverd. Dat is de reden dat 15 fte's (taken en mensen) over gaan van de AVV naar het KiM. In voorkomende gevallen zullen het KiM en de AVV nauw samenwerken. Onder het vorige punt ben ik reeds ingegaan op de relatie tussen het KiM en de andere diensten van Verkeer en Waterstaat.

De organisatie en omvang van het KiM, mede uitgedrukt in budget en fte's

De uiteindelijke omvang van het KiM zal 40 fte bedragen. Deze omvang wordt geheel gerealiseerd door verschuivingen binnen Verkeer en Waterstaat. De vorming van het KiM zal dus niet leiden tot een uitbreiding van de VenW-formatie. Het KiM gaat op 1 september 2006 van start. Afhankelijk van de situatie op de arbeidsmarkt zal het nog enige tijd duren voordat het KiM op volledige personele sterkte is. Ik verwacht dat dit uiterlijk begin 2008 het geval zal zijn.

De organisatie van het KiM is gericht op het flexibel uitvoeren van uiteenlopende onderzoeksprojecten. Deze zullen naar hun aard worden ingedeeld in verschillende onderzoeksprogramma's. Het KiM verricht zijn onderzoeksactiviteiten deels in samenwerking met ondermeer planbureaus, universiteiten en de AVV. Tevens besteedt het KiM een deel van het onderzoek uit. Ook het hiervoor benodigde budget zal ik binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat opvangen.

Het beoogde totale budget van het KiM (fte's en onderzoeksbudget) zal in de komende jaren groeien tot circa € 8 – 9 mln. per jaar. Op de exacte budgettaire verwerking kom ik in de ontwerpbegroting voor het jaar 2007 terug.

Ik verwacht u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs