

Onvrijheid in transportbeleidsonderzoek – een discussie

Jan Anne Annema
TU Delft
j.a.annema@tudelft.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2014, Eindhoven**

Samenvatting

Dit paper raakt het thema van het CVS omdat de auteur wil nadenken over de vraag of de Nederlandse transportbeleidsonderzoekers 'goed' handelen? 'Goed' is geoperationaliseerd in drie categorieën. Een goede beleidsonderzoeker is:

- integer, eerlijk, gewetensvol, verstandig, voorzichtig, zorgvuldig en heeft de bereidheid om ongelijk te bekennen;
- vrij om zelf de onderzoeksmethoden en veronderstellingen te kiezen en vrij om daarover zelf te publiceren (en voor niet-vraag-gestuurde onderzoeker komt hierbij: vrij om zijn eigen onderzoeksvraag te stellen);
- helder, transparant en *levert zijn product in het openbaar ruim op tijd voor het beslismoment op*.

Zijn impressie is dat het Nederlandse transportbeleidsonderzoek in het algemeen 'goed' is maar dat er op twee vlakken mogelijk problemen zijn, namelijk '*vrij om zelf de onderzoeksmethoden en veronderstellingen te kiezen en vrij om daarover zelf te publiceren*' en '*levert zijn product in het openbaar ruim op tijd voor het beslismoment op*'. De auteur pleit voor een actievere rol van de Tweede Kamer om deze mogelijke problemen op te lossen.

Inleiding

Dit is een beschouwing over transportbeleidsonderzoek in Nederland op basis van persoonlijke ervaringen en waarnemingen. Het raakt het thema 'ethiek' van het CVS als dit begrip wordt uitgelegd als 'goed handelen'. Wanneer handelt de transportbeleidsonderzoeker goed? Handelen Nederlandse transportbeleidsonderzoekers goed? Deze vragen wil ik behandelen als start van een discussie waarin ik pleit voor een kritischere rol van de Tweede Kamer.

Wanneer handelt de transportbeleidsonderzoeker goed?

Politici maken besluiten op basis van informatie, zoals bakkers brood bakken uit meel. *'...Information is power because it's the substance of which decision are made'* (Enthoven, 2011, p. 15). Nu is informatie een breed begrip. Het kan de uitwisseling van ideeën en standpunten op een vergadering zijn, een krantenartikel, een mededeling bij het koffieapparaat, een rapport, een indrukwekkende power point-presentatie van een lobbyist, een column, een onderhandelingsresultaat, ... allemaal informatie die de politicus gebruikt om te beslissen.

In deze beschouwing beperk ik me tot één type informatie: transportbeleidsinformatie geleverd door professionele onderzoekers. Ze leveren - om Enthoven (2011) te parafaseren - informatie dat gedefinieerd kan worden als een compilatie van verzamelde, geselecteerde en/of bewerkte gegevens waar betekenis aan wordt gegeven voor de ontvanger. Voorbeelden zijn overzichtsstudies (zoals de Mobiliteitsbalansen), (kosten-) effectiviteitsstudies van nieuw beleid, haalbaarheidsstudies, inpassingsstudies, transporttoekomstverkenningen, kosten-batenanalyses, ex postanalyses, reviews/second opinions, enzovoort. Kortom: alles wat de gezamenlijke CVS-congresbezoekers zo ongeveer produceren.

De ontvanger van dit type informatie zijn uiteindelijk politici (lokaal, regionaal, nationaal, internationaal) die besluiten nemen om het verkeer- en vervoersysteem aan te passen. De informatiegever die ik bedoel is een professionele organisatie: consultants, onderzoeksinstituten, universiteiten. Aan de door hen gegeven beleidsinformatie kleeft het aureool van kwaliteit. Op deze informatie kan de politicus zijn beleid bouwen (letterlijk en figuurlijk) - tenminste dat is de pretentie, de idee. Natuurlijk gebruikt de ontvanger ook andere informatie als substantie om zijn besluit op te bouwen maar binnen het geheel van informatie speelt de beleidsinformatie van professionals zoals bedoeld in deze beschouwing veelal de rol van onafhankelijk en betrouwbaar. Daarom moet dit type beleidsinformatie 'goed' zijn, want als ze dat niet is dan is er sprake van beleidsinformatiekwakzalverij. Onder het mom van goede informatie leveren professionele beleidsonderzoekers hele of halve nonsens en/of vaagheden wat zou kunnen leiden tot besluiten die het verkeer- en vervoerssysteem niet of nauwelijks beter maken of tegen zeer hoge kosten.

Maar wat is 'goed'? Wanneer handelt de beleidsonderzoeker goed? Visser (2004) noemt in zijn afscheidsrede *'De ivoren troon van de vrije wetenschap. Een pleidooi voor academische waarden'* waarden die naar mijn idee ook zeer toepasbaar op goed beleidsonderzoek. Ten eerste: een goede beleidsonderzoeker is integer, eerlijk, gewetensvol, verstandig, voorzichtig, zorgvuldig en heeft de bereidheid om ongelijk te bekennen. Visser (2004, p. 22) citeert naast deze positief gestelde waarden ook een

negatieve gestelde formulering, namelijk wat een goede onderzoeker niet moet doen: hij mag geen uitkomsten vervalsen of verdoezelen; geen omstandigheden verzwijgen, die een ander licht op de resultaten zouden kunnen werpen; zijn aandacht niet beperken tot in een geliefde theorie passende ervaringsfeiten; en dergelijke. Die laatste formulering zou voor beleidsonderzoekers misschien beter geformuleerd kunnen worden als *'hij mag zijn aandacht niet beperken tot in een gewenste beleidsuitkomst passende ervaringsfeiten'*.

Ten tweede spreekt Visser (2004) ook van tweede-orde-academische waarden die samenhangen met de academische 'plicht' om te denken en te twijfelen - zoals de waarden 'vrijheid van onderzoek' en de 'vrijheid om daar uitdrukking aan te geven'. Vrijheid van onderzoek is interessant en ingewikkeld bij transportbeleidsonderzoek omdat er vraagsturing plaatsvindt. Een instituut als KIM (PBL en CPB kunnen ook zelf vragen stellen en beantwoorden) en consultants doen altijd onderzoek in opdracht. Maar ook dan kan de onderzoeker natuurlijk nog steeds 'goed' handelen wanneer de opdrachtgever zich beperkt tot de 'wat'-vraag (wat moet er worden onderzocht?) en de onderzoeker vrij is in de 'hoe' (hoe kan het antwoord op de 'wat' het beste worden onderzocht?) en hij de vrijheid heeft om over de resultaten van dat onderzoek zelf uitdrukking te geven. In zijn boek 'Transport and Ethics' heeft Van Wee (2014) acht transportonderzoekers (universiteiten consultants) geïnterviewd waaruit onder andere bleek dat deze 'wat/hoe'-rolverdeling een breed gedeelde visie was bij de acht onderzoekers.

Goed handelen in beleidsonderzoek, ten derde, betekent 'uiteraard' ook dat het op te leveren product (een rapport, een ingezonden brief in de krant, een presentatie) helder en transparant is. Met transparant bedoel ik dat de ontvanger van de onderzoeksresultaten kan begrijpen hoe de conclusies tot stand zijn gekomen. Ook belangrijk voor goed handelen in beleidsonderzoek lijkt me dat de onderzoeker het resultaat op tijd in de openbaarheid brengt. Ik bedoel 'op tijd' gezien vanuit het politieke besluitvormingsmoment waarin de beleidsinformatie mogelijk een rol gaat spelen. Immers, hoe integer, eerlijk, helder, onafhankelijk bijvoorbeeld een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) of review daarop ook moge zijn, er zal altijd ruimte zijn voor twijfel, voor inhoudelijk debat. Ook die twijfel en debat is 'informatie' voor de politicus, lijkt me. Maakt de onderzoeker beleidsinformatie vlak voor een besluitmoment (bijvoorbeeld een Tweede Kamerdebat) pas openbaar dan kan het inhoudelijke debat pas plaatsvinden nadat het besluit is genomen. Er gaat mogelijk belangrijke beslisinformatie verloren.

Samengevat - in drie categorieën -, een goede beleidsonderzoeker is:

- integer, eerlijk, gewetensvol, verstandig, voorzichtig, zorgvuldig en heeft de bereidheid om ongelijk te bekennen;
- vrij om zelf de onderzoeksmethoden en veronderstellingen te kiezen en vrij om daarover zelf te publiceren (en voor niet-vraag-gestuurde onderzoeker komt hierbij: vrij om zijn eigen onderzoeksvraag te stellen);
- helder, transparant en levert zijn product in het openbaar ruim op tijd voor het beslismoment op.

Handelen Nederlands transportbeleidsonderzoekers 'goed'?

Als ik nu zelf integer, eerlijk, voorzichtig enzovoort zou zijn, zou ik moeten antwoorden op deze vraag: 'ik weet het niet'. Ik heb naar deze vraag namelijk geen 'goed' onderzoek gedaan. Ik kan alleen wat impressies geven op basis van 20 jaar meedraaien in de wereld van transportbeleidsonderzoek. Ik las, ik schreef, ik ving wat op in de wandelgangen, ik roddelde...ik ben zelf opdrachtnemer geweest van beleidsonderzoek, ik ben zelf opdrachtgever geweest, ik ben nu in de academische wereld belandt.

Als ik in deze impressie teruggrijp naar mijn drie categorieën van goed handelen is mijn antwoord genuanceerd, denk ik. Verreweg het meeste van wat ik lees en hoor over transportbeleidsonderzoek in Nederland is 'goed'. Ik kan het niet bewijzen maar ik denk dat we qua beleidsonderzoek wereldwijd gezien aan de top staan. Het nadeel van een analyse als dit is dat de slechte voorbeelden eruit worden gepikt en een beeld ontstaat van kommer en wel. Maar – vooropgesteld – zo'n beeld vind ik onterecht.

Categorie: integer, eerlijk, gewetensvol, verstandig, voorzichtig, zorgvuldig en heeft de bereidheid om ongelijk te bekennen;

Met deze categorie lijkt het me goed te zitten. Mogelijk een wat naïef standpunt maar mijn indruk is niet dat Nederlandse transportbeleidsonderzoekers vaak - of zelfs maar soms - de zaak bedonderen (dit bedonderen lijkt meer voor te komen in de academische kringen). Natuurlijk zal - zonder dat ik me er bewust van ben - de integriteit incidenteel zijn geschonden waarbij de onderzoeker belangen heeft in een bepaalde uitkomst, maar ik ken geen voorbeelden. Ook ken ik geen onderzoek waarbij aantoonbaar bewust data zijn gemanipuleerd of onzorgvuldig en onverstandig is gehandeld. Wat ik wel kan voorstellen (en heb opgevangen in de wandelgangen) is dat consultants bijvoorbeeld de potenties van een beleidsvoorstel of een ruimtelijke ontwikkelingsvoorstel mooier presenteren dan ze zijn maar ze zeggen er dan wel 'eerlijk' bij dat er nog onzekerheden zijn. Wat een mooie vervolgoopdracht kan opleveren. Een voorbeeld van een soort van subtiele afwijking van 'goed'.

Categorie 'vrij om de eigen onderzoeksmethoden en veronderstellingen te kiezen' en 'vrij om daarover zelf te publiceren' (en voor niet-vraaggestuurde onderzoeker: 'vrij om zijn eigen onderzoeksvraag te stellen')

Deze categorie lijkt me problematischer ten opzichte van de vorige. Er zijn verschillende studies die wijzen op 'onvrijheid', of op zijn minst druk van opdrachtgevers om naast de 'wat' toch ook de 'hoe' mede te willen bepalen. In de al eerder aangehaalde studie van Van Wee (2011) analyseerde hij onder andere ethische dilemma's van acht transportonderzoekers en één van zijn conclusies is dat de door hen genoemde dominante dilemma's allen samenhangen met de belangen van de opdrachtgever versus die van andere partijen of van de maatschappij als geheel. Verscheidene dilemma's zoals genoemd door de acht respondenten hebben betrekking op opdrachtgevers die resultaten beïnvloed willen zien: ze schrijven een scenario voor die ze prefereren, ze 'eisen' dat ook veronderstellingen meegenomen worden in het onderzoek die gunstig voor ze zijn, ze proberen onderzoekers over te halen resultaten in een voor hen gunstigere wijze te formuleren, of juist niet zo gunstige resultaten zo vaag mogelijk te formuleren.

Waarom willen beleidsambtenaren /opdrachtgevers zich met de 'hoe' bemoeien? Walters (2006, p. 23) verwoordt een antwoord hierop voor criminologisch onderzoek om

justitiebeleid te onderbouwen: *'In my view, civil servants in the Home Office and the Scottish Executive do not want to 'learn' from academics – in their minds, there is little that academics can teach them. They seek credible reassurance and endorsement for political priorities and not genuine debate, challenge or disagreement, and certainly not anything spoken or written that will embarrass a minister and/or denounce the actions of government'*. Het is geen 'slechtheid' van de beleidsambtenaar/ opdrachtgever om zich met het onderzoek te willen bemoeien zo is mijn ervaring, maar - inderdaad - beleidsambtenaren willen onderzoeksresultaten dat voor hen en hun politieke baas op geruststellende ('reassurance') wijze laat zien dat een bepaalde gewenste politiek keuze 'echt wel' een goed idee is, of tenminste niet heel slecht.

Er is weinig gepubliceerd onderzoek in transportbeleidsonderzoek – voor zover ik weet- die deze ervaring van mij onderbouwd. Ik ken slechts een paar voorbeelden. Eén voorbeeld van eerst een politieke prioriteit en dan onderzoek die de prioriteit moet onderbouwen is beschreven in een paper van Sharman en Holmes (2010). Zij laten zien dat de Europese Raad in maart 2007 zich politiek committeerde aan, onder andere, een 10% aandeel biobrandstoffen in transport. Er was toen echter geen informatie die deze 10% onderbouwde in de vorm van een effectenstudie. Sharman en Holmes interviewden nauw-betrokkenen en één geïnterviewde becommentarieerde: *"...The idea is that normally you should not propose legislation until you've got the evidence to justify it. But there, you had the prime ministers and heads of state signing up to a target that no-one had done any impact assessment of at all...they got them to sign up to these targets, 20% renewables and 10% biofuels, and then only later in the year did they do the impact assessment. And basically they said they didn't need to [properly] impact assess the 10% because it had already been approved by the heads of state!..."* Een tweede voorbeeld is onderzoek van Huijs en Annema (2010) waarin we het gebruik van onderzoek in het Schipholbeleidsdebat onderzochten. We concludeerden dat beleidsmakers en politici onderzoeksresultaten selectief hebben gebruikt in hun vormgeving van luchthavenbeleid. De reden was dat de politieke ambitie van groei van de luchthaven de zoektocht naar onderzoeksresultaten bepaalde.

Is er nu een groot probleem? Worden Nederlandse transportbeleidsonderzoekers zodanig onder druk gezet dat ze meegaan met de opdrachtgever in het geven van gewenste resultaten? Ik weet het niet. Ik denk eigenlijk niet in grote mate. Misschien weer naïef maar het lijkt me bijna onmogelijk om in Nederland bij een professioneel instituut, onderzoeksinstituut of ZZP'er een gewenst onderzoeksresultaat te bestellen. Maar in de subtielere sfeer (wat moeilijk waarneembaar is) zal de opdrachtgever zich vanuit 'goed' handelen wel op ongezonde manier met de veronderstellingen en de wijze van rapporteren bemoeien, en zijn zin krijgen.

Ik heb het idee dat het Nederlands transportbeleidsonderzoek tenminste op twee vlakken (enigszins?) onvrij is, en die onvrijheid te veel accepteert. De eerste is de dominantie van de Rijkswaterstaat-modellen LMS en NRM. Ik geef toe het is een van mijn stokpaardjes maar waarom lijken de resultaten van die modellen zo vaak kritiekloos te worden gebruikt in beleidsstudies, bijvoorbeeld in MKBAs? Moet dat? Natuurlijk zijn het goede modellen maar altijd en overal? Zijn NRM-resultaten heilig? Zou het niet goed zijn om concurrerende modellen te hebben al is het alleen maar om goede second opinions te

kunnen uitvoeren? Of zitten we als transportbeleidsonderzoekers soms toch (iets) te veel onder de plak van Rijkswaterstaat en het ministerie I en M in het bepalen van de 'hoe'?

Het tweede mogelijke vlak van onvrijheid is het scenariogebruik in Nederlandse transportbeleidsstudies. 'Altijd' die eeuwige Regional Communities (RC) en Global Economy (GE) scenario's, ontwikkeld al in 2004 - 2006. Vooral bij de realiteit van het hanteren van de hoge verkeersgroei in het GE-scenario's in MKBA's hebben sommige onderzoekers en lokale groepen inhoudelijke twijfels geuit (CE, 2013 en ingezonden brieven van lokale groepen die tegen wegwitbreidingen zijn, zoals Trouw (2014) en artikelen hierover van de 'Kracht van Utrecht', 2014). Nu gaat het me er in dit essay niet om of dat GE-scenario nu niet of wel klopt. Wat me vooral opvalt is een soort doodse stilte (ook van mezelf): geen inhoudelijk debat. Een bandbreedte in verkeersgroei hanteren is goed. Maar is deze bandbreedte anno 2014 nog wel plausibel? Altijd en overal? Mogen onderzoekers niet een andere bandbreedte hanteren?; een andere waarschijnlijk even plausibele visie op de toekomst? Of zitten we als transportbeleidsonderzoekers soms toch (iets) te veel onder de plak van Rijkswaterstaat en het ministerie I en M in het bepalen van de 'hoe'?

Categorie: helder, transparant en levert zijn product in het openbaar ruim op tijd voor het beslismoment op.

Aan de waarden 'helder en transparant' wil ik niet teveel aandacht besteden. Het is in mijn visie zeker een belangrijke waarde voor 'goed handelen' van beleidsonderzoekers maar ik heb er niet zo veel interessants over te melden. Hoe het met de waarde transparantie staat heb ik samen Bert van Wee en Carl Koopmans in 2007 voor het laatst systematisch onderzocht voor de toentertijd uitgekomen MKBA's. Voor het criterium 'transparency' de conclusie toen was: *Furthermore, the transparency benchmark shows that transparency as yet is generally poor in most cases of the Dutch CBA practice to date, Annema, 2007, p.146*) maar daarna heb ik geen aandacht meer aan dit onderwerp besteed. Daarnaast heeft Mouter (2013) vorig jaar al een paper op CVS gepresenteerd waarin hij de black box-problemen van modellen en MKBA's uitgebreid bediscussieert.

Met de waarde 'op tijd en in het openbaar voor een beslismoment het onderzoek publiceren' is het wel matig gesteld, zo is mijn indruk. Niek Mouter wees me erop. Ik ben veel te naïef natuurlijk maar het is in mijn tijd bij het RIVM, PBL, KIM niet zo opgefallen. Nu ik bij de universiteit werk, krijg ik soms verzoeken van bewonersgroepen voor inhoudelijke ondersteuning bij een beleidsproces rond grote infrastructuur. Dit zijn goede projecten voor studenten. Hoe dan ook, pas sindsdien valt me op dat belangrijke beslisinformatie (MKBA's, reviews, onderzoeksrapporten) vlak pal (maar dan ook echt 'pál) voor het besluitmoment in de Tweede Kamer openbaar is. Er is geen enkele tijd voor inhoudelijke reflectie op die beleidsonderzoeken. Nu is deze waarde 'op tijd' lastig voor onderzoekers wanneer ze in een vraag-gestuurde positie bevinden. De opdrachtgever bepaalt. Dus misschien past deze discussie meer onder de tweede categorie waarin 'vrijheid' en 'onvrijheid' van de onderzoeker is behandeld.

Discussie: grotere rol Tweede Kamer

Ik denk dat áls er verbeteringen nodig zijn richting 'goed' transportbeleidsonderzoek dat deze nodig zijn in de waarden 'vrij om de eigen onderzoeksmethoden en veronderstellingen te kiezen' en 'vrij om daarover zelf te publiceren' en 'levert zijn

product in het openbaar ruim op tijd voor het beslismoment op. Bert Van Wee komt in een parallel-paper op dit CVS met het standpunt dat het we moeten nadenken over de vraag of een gedragscode voor opdrachtgevers voor onderzoek, zie zijn ideeën. Eigenlijk ben ik via een grotere omweg uitgekomen op dezelfde gedachte dat er vanuit 'goed handelen' in transportbeleidsonderzoek opdrachtgevers misschien (iets?) te weinig vrijheid geven in 'hoe' een onderzoeksvraag kan worden geanalyseerd en om over dat onderzoek in eigen woorden te rapporteren (of nemen onderzoekers te weinig vrijheid?)

Maar ik weet niet of er veel aan te doen is. De opdrachtgevers voor transportbeleidsonderzoek zijn politiek bestuurde instanties waarvoor geldt dat informatie 'macht' is. Dus zullen de 'machtigen' – bijvoorbeeld de minister die ondersteunt door haar beleidsambtenaren met onderzoek vooral 'reassurance' wil van reeds geprefereerd beleid - informatie altijd willen controleren. In een dictatuur willen ze volledige controle en in Nederland, zoals ik denk, niet veel maar wel een klein beetje. Ik denk dat als opdrachtgevers van transportbeleidsonderzoek überhaupt meer onderzoeksvrijheid willen geven en eerder resultaten openbaar willen maken (wat beiden al ingewikkelde politieke besluiten zijn) dan zullen ze de aansturing van beleidsonderzoek anders moeten willen inrichten. Zichzelf (de minister, de wethouder, of de gedeputeerde) er minder 'bovenop' laten zitten als het ware. En dat is het laatste wat ze willen, ben ik bang.

Daar komt bij dat het probleem van 'onvrijheid' misschien toch overdreven is door mij – hoe genuanceerd ik ook heb moge zijn. Want als ik dit allemaal kan bedenken, kan een Tweede Kamerlid natuurlijk ook bedenken dat een bepaald onderzoeksresultaat misschien iets 'too good to be true' is gepresenteerd. Of zichzelf afvragen wat de politieke betekenis is dat de baten-kostenratio van project 'X' alleen in het optimistische groeiscenario positief is. Politici kennen natuurlijk het spel dat ze zelf spelen door en door. Ze kunnen vast vakkundig door een iets te rooskleurige of te vage formulering of te optimistische veronderstelling in beleidsonderzoek heen prikken. En als ze een rooskleurig resultaat niet in het openbaar doorprikken, komt het resultaat ze waarschijnlijk zelf politiek goed uit.

Kortom: degenen die zouden kunnen veranderen (bijvoorbeeld ministeries) om verbeteringen te bewerkstelligen hebben daar geen enkele behoefte aan, denk ik, en degenen die veranderingen zouden kunnen afdwingen (bijvoorbeeld Tweede Kamer) ziet de huidige kwaliteit van de aan hen geleverde beleidsonderzoeken niet als een groot probleem, denk ik.

Hier doemt Adri Duivesteijn op, lid van de Eerste Kamer voor de PvdA. In een opiniestuk in de Volkskrant (Duivesteijn, 2013) blikt hij enerzijds kort terug op de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) die de oorzaken onderzocht van – zoals hij het zelf aanduidt – het mislukken van de Betuweroute en de hogesnelheidslijn. De TCI kwam met een groot aantal aanbevelingen onder andere om de kennisinfrastructuur te professionaliseren (zoals oprichting van een parlementair kennis- en controlecentrum, om de planbureaus een onafhankelijke positie te geven en om het instrument parlementaire hoorzitting te herijken). Anderzijds maakt hij zich boos dat, 10 jaar na de TCI, de Tweede Kamer een nieuwe parlementaire enquête aankondigt naar het mislukken van (de aanbesteding van) de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België. *'Het zou de*

Tweede Kamer sieren wanneer zij haar eigen lerend vermogen ter discussie zou stellen...', zo stelt hij.

Ik stel op basis van mijn analyse twee adviezen voor om het lerend vermogen van de Tweede Kamer te verbeteren. Mijn analyse geeft me niet het idee dat er een grote woeste andere aansturing van beleidsonderzoek in transport nodig is maar misschien zou de Tweede Kamer inderdaad iets pro-actiever en kritischer met beleidsonderzoekresultaten kunnen omgaan. In plaats van achteraf, zoals bij de Betuwelijn en de HSL-Zuid en straks misschien ook weer bij de aanbesteding van de hsl Nederland-België, waarbij ze terugkijkend onder andere ontevreden zijn over de informatievoorziening.

- a. De kamer zou kunnen eisen dat het onderzoek voor een belangrijk beslismoment over grote infrastructuur minimaal vier weken openbaar moet zijn geweest voor dat beslismoment. Dat geeft tijd voor inhoudelijke debat, ook als door een beetje 'onvrijheid' iets te rooskleurige uitkomsten zijn gepresenteerd.
- b. De Kamer zou second opinions /reviews kunnen laten uitvoeren. Het is raar dat bijvoorbeeld een Minister een MKBA laat doen en dan ook zelf een second opinion/review organiseert. Ik zou zeggen ministerie laten MKBA's uitvoeren, of andere onderbouwing voor nut en noodzaak. En degenen die uiteindelijk moeten beslissen en beleidsinformatie gebruiken kunnen dan zeggen: eerst doen we een 'second opinion' op die onderbouwing. En dan helemaal vrij: de reviewer kan of moet zelfs een keer een ander model gebruiken dan de standaarden, mag de gebruikte scenario's of welke veronderstelling dan ook kritisch tegen het licht houden, enzovoort (maar de reviewer moet natuurlijk wel 'goed' handelen). Kortom: er komt beweging, frisheid, minder onvrijheid.

Literatuur

- Annema, Jan Anne, Koopmans, Carl and Van Wee, Bert (2007), Evaluating Transport Infrastructure Investments: The Dutch Experience with a Standardized Approach, *Transport Reviews*, 27:2, 125 – 150
- Enthoven, G.M.W. (2011), *Hoe vertellen we het de kamer? Een empirisch onderzoek naar de informatierelatie tussen regering en parlement*, thesis, Delft: Eburon
- Essen, H. P. van en M.J.J. 't Hoen (2013), *Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig? Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten*, Delft: CE Delft
- Duivesteijn, A. (2013), 'Kamer moet eigen rol in hsl-drama bekritisieren', de Volkskrant, 26/06/2013.
- Huys, M. G. en J.A. Annema (2009), *The politics of evidence based policy-making: Insights from the Dutch policy debate about Amsterdam Airport Schiphol and lessons for triggering policy transitions*, Delft: TU Delft
- Kracht van Utrecht (2014), <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/294> (site bezocht 9-9-2014).
- Mouter, N. (2013), *De donkere kanten van het gebruik van onderzoek, modellen en de MKBA in de besluitvorming*, Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2013 21 en 22 november, Rotterdam

- Sharman, A. and J. Holmes (2010), Evidence-based policy or policy-based evidence gathering? Biofuels, the EU and the 10% target, *Environmental Policy and Governance*, 20 (5), pp. 309-321.
- Trouw (6/8/14), *Regeren is vooruitzien ook als het om asfalt gaat*, ingezonden brief door Wim ter keurs, Jaap van Meijgaarden
- Visser, H., (2004), *De ivoren troon van de vrije wetenschap. Een pleidooi voor academische waarden*, afscheidsrede, Maastricht: Universiteit van Maastricht
- Walters, R. (2006), *Government manipulation of criminological knowledge and policies of deceit*, in: Hope, T. and R. Walters (2006), *Critical thinking about the uses of research*, London : Centre for Crime and Justice Studies King's College London, pp. 7 - 26
- Wee, B. van (2011), *Transport and ethics. Ethics and the Evaluation of Transport policies and Projects*, Cheltenham, UK, Northampton, MA, USA: Edward Elgar