

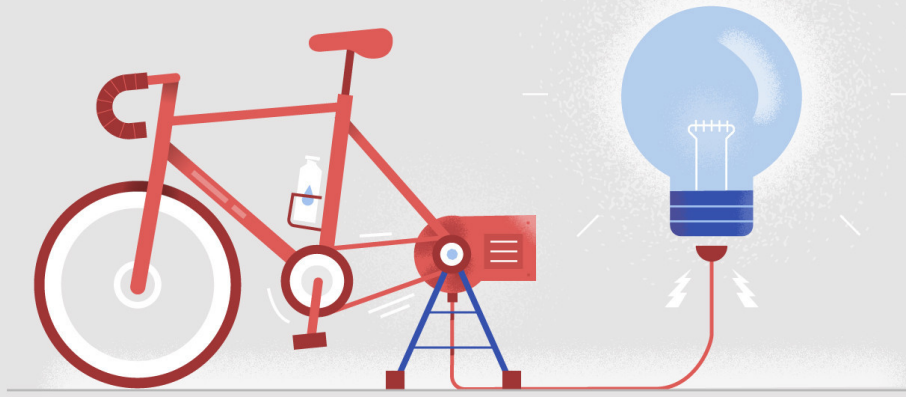
04.09.2017 • Leestijd 5 - 6 minuten

Wil jij meedenken over hoe(veel) overheidsgeld aan fietsen wordt uitgegeven? Doe dan mee aan dit onderzoek van Niek Mouter en Paul Koster, die een methode hebben bedacht waarin wij als inwoners van Nederland meer als burger, en minder als consument worden benaderd.

Denk en bepaal mee hoe(veel) overheidsgeld aan fietsen wordt uitgegeven

*Correspondent
Mobiliteit*





Bij de overweging of ergens in Nederland nieuwe (fiets)infrastructuur moet komen, wordt door de overheid niet alleen naar de kosten, maar ook naar de maatschappelijke baten gekeken. Of een nieuwe weg files terugbrengt, gezondere lucht oplevert, of minder obesitas bijvoorbeeld.

Die maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) kunnen beter, vinden transporteconoom en rechtsfilosoof Niek Mouter en ruimtelijk econoom Paul Koster. Want op dit moment worden die analyses gemaakt op grond van keuzes die mensen als consument maken. Wat het probleem daarmee is, laat eerder wetenschappelijk onderzoek van Mouter naar de waardering van reistijd en verkeersdoden mooi zien.

We zijn bereid 20 keer langer in de file te staan om één verkeersdode te voorkomen

De analyses die nu bepalen of een nieuw wegproject er komt, rekenen voor dat een reistijdwinst van 45 seconden per reiziger op een doorsnee snelweg, meer maatschappelijke baten - kortweg: welvaart - opleveren dan het voorkomen van één verkeersdode per jaar.

Deze getallen zijn gebaseerd op een reeks keuzes die mensen als automobilist of als fietser maken, aan de hand van routekeuzes en vragen als 'wat zou u willen uitgeven aan een veiligere auto?' en 'wat aan een snellere weg?'

In het onderzoek van Mouter wordt daarentegen aan een groep individuen gevraagd om tien keer een keuze te maken tussen overheidsinvesteringen die verschillen in effect op reistijd en veiligheid.

Bijvoorbeeld: 'U wordt gevraagd of u de overheid zou adviseren om Wegproject 1 of Wegproject 2 te financieren met belastinggeld. De kosten zijn even hoog.'

- 'Wegproject 1 betekent een 8 minuten snellere rit en 1 verkeersdode per jaar minder.'
- 'Wegproject 2 betekent een 6 minuten snellere rit en 5 verkeersdoden per jaar minder.'

Uit dit onderzoek blijkt dat een wegproject waarmee één verkeersdode kan worden voorkomen meer maatschappelijke baten oplevert dan een project waarmee 15 *minuten* per reiziger wordt bespaard op dezelfde snelweg.

In lekentaal: als je ze er direct naar vraagt, zijn Nederlanders bereid *twintig keer zo lang* in de file te staan om een verkeersdode te voorkomen, dan in de huidige modellen die bepalen of een nieuwe weg er komt naar voren komt.

Mouters belangrijkste verklaring: met de keuzes zoals die nu worden voorgelegd benadert de overheid haar burgers als consument. Morele overwegingen vallen daardoor grotendeels weg.

Daarom: een nieuw economisch kosten-batenmodel

Mouter en Koster zijn nu een nieuw rekenmodel aan het ontwikkelen, waarin morele overwegingen van burgers wel een rol (kunnen) spelen. Ze *vragen* eenvoudigweg aan burgers om binnen een beperkt overheidsbudget een aantal projecten te selecteren waarvan ze de maatschappelijke impact te zien krijgen.

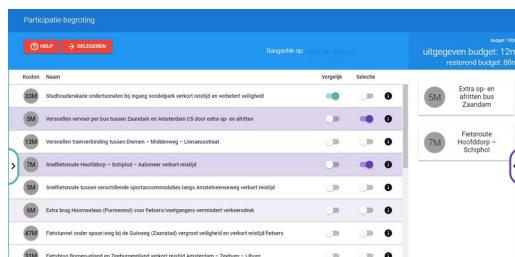
De resultaten zetten de onderzoekers met behulp van gedragsmodellen om in cijfers, waarmee ze maatschappelijke kosten en baten van overheidsprojecten kunnen berekenen.

Een eerste experiment met vervoer in Amsterdam

Het eerste experiment met deze zogenoemde participatiebegroting (wetenschappelijke term: Participatieve Waarde Evaluatie) is inmiddels uitgevoerd met de Vervoerregio Amsterdam. 750 deelnemers (geselecteerd door TNS NIPO) kregen vragen over hun

voorkeuren voor lokaal infrastructuurbeleid, op basis van de volgende stelling:

‘De Vervoerregio Amsterdam kan maximaal 100 miljoen euro besteden aan deze projecten en er is onvoldoende budget om de 16 projecten allemaal uit te voeren. U wordt gevraagd [...] aan te geven welke projecten de Vervoerregio volgens u [...] zou moeten uitvoeren.’



Screenshot uit het experiment in de Vervoerregio Amsterdam

De eerste resultaten van dit experiment laten zien dat burgers een zeer sterke voorkeur hebben voor projecten die de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld fietsende kinderen) verbetert. Ook fietsprojecten die zich niet specifiek richten op verkeersveiligheid scoren goed.

Goedkope dijken of dure dijken?

Dit najaar volgt een experiment met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In dit experiment krijgen burgers verschillende opties voorgelegd om de dijken bij de Rijn en de Maas te versterken. Moet dit op een zo goedkoop mogelijke manier gebeuren? Of moet er worden gekozen voor duurdere oplossingen die goed zijn voor de natuur? Zo ja, op

welke projecten moet er worden bezuinigd om deze duurdere opties mogelijk te maken?

Dan moet je bijvoorbeeld kiezen tussen bezuiniging op projecten die de waterkwaliteit op peil houden/verbeteren, projecten die wateroverlast in steden proberen te voorkomen, en wegprojecten.

Het verschil met andere burgerbegrotingen

Het idee van een burgerbegroting is niet nieuw, maar de bestaande manieren vragen vaak langdurige inzet van deelnemers (met vergaderingen). Het online keuze-experiment van Mouter en Koster kost niet veel tijd (20 tot 30 minuten), en kan worden ingevuld wanneer dat uitkomt. Een ander verschil: het fungeert direct als een economische evaluatie van de opties waar deelnemers tussen kunnen kiezen.

De begrotingen zijn niet bindend, maar wel *consequentieel*, zegt Mouter. Dit betekent dat het voor deelnemers duidelijk is dat de keuze die zij maken mogelijk werkelijke consequenties voor henzelf kan hebben. 'Er is veel literatuur die aantoont dat mensen sterk geneigd zijn om hun werkelijke voorkeuren te uiten in consequentiele experimenten, terwijl zij maar wat doen in niet-consequentiele experimenten.'

Dat levert een persoonlijke verantwoordelijkheid op: als deelnemers bijvoorbeeld een feestbegroting maken en het

blijkt dat de overheid daadwerkelijk de resultaten van het experiment gebruikt, dan zitten deelnemers zelf met de gebakken peren.

Voor overheden is deelname ook aantrekkelijk: het feit dat burgers nauwer betrokken worden bij de besluitvorming kan de legitimiteit van besluiten vergroten.

Een participatiebegroting voor de fiets

Mouter en Koster willen nog veel meer gaan doen: ‘Een wild idee dat we hebben, is om zelf een community te creëren van burgers die een paar keer per jaar mee willen doen aan een experiment over een groot maatschappelijk vraagstuk dat we samen met politici en ambtenaren formuleren. Bijvoorbeeld: hoe besteden we de baten van de gaswinning in Groningen? Of, de overheid investeert de komende jaren X miljard in de energietransitie en wil graag weten wat uw voorkeur is.’

Ik vroeg: zouden jullie ook onderzoek willen doen naar het fietsbeleid in Nederland en is het een idee om volgers en deelnemers van Fiets vs. File te vragen of die daaraan mee willen doen?

Zo ontstond het idee van een burgerbegroting voor de fiets.

Nu kun je denken: maar de mensen die de Correspondent volgen, zijn toch niet representatief? Dat klopt, maar het keuze-experiment zal niet alleen hier onder de aandacht worden gebracht, en via vragen over de achtergrond van deelnemers kunnen de onderzoekers corrigeren voor

representativiteit, en zo toch zelf hun deelnemers werven.

Om te controleren of deze methode betrouwbaar en representatief is, willen de onderzoekers hetzelfde experiment doen met een aselechte steekproef van TNS NIPO. Zo wordt dus meteen onderzocht of het zelf werven van deelnemers en het laten selecteren van deelnemers in de praktijk tot grote verschillen leidt.

Wil je meedoen? Schrijf je hier in

Wil je meedoen aan dit onderzoek en zo wellicht medebepalen hoe(veel) geld aan fietsen wordt uitgegeven? Schrijf je in op onderstaande nieuwsbrief, dan krijg je vanzelf een mailtje van Niek Mouter en Paul Koster als het project van start gaat. Op participatie-begroting.nl kun je het experiment van de Vervoerregio Amsterdam als proef doorlopen.

Meer uit project Fiets us. File



Je las de pdf-versie van dit verhaal. Voor het volledige artikel met links, infocards, eventuele videos en ledenbijdragen, ga naar: <https://decorrespondent.nl/7226/denk-en-bepaal-mee-hoe-veel-overheidsgeld-aan-fietsen-wordt-uitgegeven/1583998915664-65476377>

De Correspondent is een dagelijks, advertentievrij medium met als belangrijkste doelstelling om de wereld van meer context te voorzien. Door het nieuws in een breder perspectief of in een ander licht te plaatsen, willen wij het begrip 'actualiteit' herdefiniëren: niet om je aandacht te trekken, maar om je inzicht te bieden in hoe de wereld werkt.

