

## Terechte kritiek op MKBA-methodiek

Mouter, Niek; van Cranenburgh, Sander; van Wee, Bert

**Publication date**

2017

**Document Version**

Final published version

**Citation (APA)**

Mouter, N. (Author), van Cranenburgh, S. (Author), & van Wee, B. (Author). (2017). Terechte kritiek op MKBA-methodiek. Web publication/site, Verkeerskunde.

**Important note**

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

**Copyright**

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

**Takedown policy**

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# Terechte kritiek op MKBA-methodiek

donderdag 16 februari 2017

Niek Mouter, Sander van Cranenburgh, Bert van Wee, TU Delft

Onderstaand artikel is gebaseerd op de paper ‘[Maken individuen als consument en burger een andere afweging tussen verkeersveiligheid en reistijd?](#)’ die werd gepresenteerd op het [Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2016](#) in Zwolle.

**Individen kennen als burger meer waarde toe aan verkeersveiligheid dan aan reistijd vergeleken met de keuzes die zij maken als consument. Dit betekent dat een MKBA gebaseerd op burgerwaarderingen, anders uitvalt dan gebaseerd op consumentenwaarderingen.**

Bij beleidskeuzes over transportbeleid moet regelmatig een afweging worden gemaakt tussen reistijd en veiligheid. Transporteconomen stellen het welvaartseffect van dergelijke maatregelen vast in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) door de verwachte reistijdverandering te vermenigvuldigen met de waarde van een uur reistijdwinst (Value of Time) en door de verwachte verandering in het aantal verkeersdoden te vermenigvuldigen met de waarde van een statistisch mensenleven (Value of a Statistical Life).

De dominante methode om de ‘Value of Time’ en de ‘Value of a Statistical Life’ vast te stellen zijn keuze-experimenten waarin aan respondenten wordt gevraagd om routekeuzes te maken. Deze routes verschillen bijvoorbeeld in reistijd, reiskosten en verkeersveiligheid. Aan de hand van de routekeuzes wordt vastgesteld hoeveel euro Nederlanders over hebben voor reistijdwinst en verbetering van verkeersveiligheid.

Verschillende wetenschappers bekritiseren deze methode, omdat de afwegingen tussen reistijd en veiligheid van individuen als automobilist (consument van mobiliteit) volgens hen niet overeenkomen met de manier waarop dezelfde individuen als burger vinden dat de overheid afwegingen moet maken tussen reistijd en veiligheid.

Dit onderzoek toont met keuze-experimenten aan dat individuen inderdaad verschillende voorkeuren hebben als consument en burger, wanneer zij een afweging maken tussen reistijd en veiligheid. Als burger kennen zij meer waarde toe aan verkeersveiligheid dan aan reistijd vergeleken met de keuzes die zij maken als consument.

## **Verklaring keuzes van burger en consument**

We hebben ook onderzocht hoe dit verschil kan worden verklaard door individuen zowel consumenten- als burgerkeuzes voor te leggen en hen te vragen waarom ze verschillende keuzes maakten.

- 1) De overheid heeft een grotere verantwoordelijkheid voor de veiligheid van burgers dan voor de reistijd van burgers en automobilisten hebben een relatief grote verantwoordelijkheid voor hun reistijd;
- 2) De overheid kan verkeersveiligheid gemakkelijker meewegen dan het individu. De overheid heeft meer kennis over verschil in veiligheid tussen routes, terwijl het individu in de werkelijkheid niet of nauwelijks kennis heeft over verschil in veiligheid tussen routes;

3) Consumenten hebben het gevoel dat hun routekeuze hun reistijd beïnvloedt, maar zij hebben niet het gevoel dat hun routekeuze hun veiligheid beïnvloedt, ondanks het feit dat de veiligheid van de routes verschilt. Consumenten geven bijvoorbeeld aan dat beide routes voor hen even veilig zijn vanwege hun goede rijstijl. Daarom kennen zij als consument minder waarde toe aan veiligheid dan als burger.

### **Andere score MKBA**

Het kritiekpunt op de MKBA dat door wetenschappers als Sagoff, Kelman, Solow en Sunstein wordt aangesneden is dus relevant. Als besloten wordt om de MKBA te baseren op burgerwaarderingen in plaats van op consumentenwaarderingen, dan scoren infrastructuurprojecten die positieve verkeersveiligheidseffecten hebben beter in de MKBA dan nu het geval is en infrastructuurprojecten die negatieve verkeersveiligheidseffecten hebben slechter in de MKBA dan nu het geval is.

### **Nader onderzoek**

De resultaten van dit onderzoek leiden tot verschillende nieuwe onderzoeksvragen. In dit onderzoek lag de focus op automobilisten, maar het zou interessant zijn om te onderzoeken of ook fietsers reistijd en veiligheid verschillend afwegen als consument en burger. Voor OV-reizigers gaat bijvoorbeeld de derde verklaring 'ik kan zelf mijn veiligheid beïnvloeden als reiziger' niet op. Daarnaast is het mogelijk dat fietsers zelf als consument veiligheid zwaarder meewegen dan dat automobilisten dit doen, omdat een ongeluk sneller fatale gevolgen heeft. Een andere onderzoeksvraag is of individuen andere effecten dan verkeersveiligheid en reistijd verschillend afwegen als consument en burger. Hoe zit het bijvoorbeeld met betrouwbaarheid, comfort, geluidsoverlast, natuur en luchtkwaliteit? De hypothese in de literatuur is dat mensen 'sacred values' zoals gezondheid, natuur en veiligheid relatief zwaar wegen als burger en 'non-sacred values' zoals reistijd en comfort relatief zwaar wegen als consument. Ook is het interessant om te analyseren of het verschil tussen consument- en burgerwaarden groter/kleiner is in andere culturen. Een hypothese is dat de verschillen in landen met een kleine overheid (zoals de Verenigde Staten) relatief klein zijn en landen waar de overheid relatief veel verantwoordelijkheden heeft (Scandinavië) de verschillen nog groter zijn dan in Nederland.

<http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/terechte-kritiek-op-mkba-methodiek.48690.lynkx>