



Nieuwsbrief KiM | Nummer 16 | juli 2011

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Ontwikkelingen bij het KiM | In de schijnwerpers | Onderzoeksnieuws | Slim benutten: bereikbaarheidsmaatregelen op een rij | Ook verschenen | KiM-fellows

Ontwikkelingen bij het KiM In de schijnwerpers

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (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.

De komende maanden presenteren we de fellows in onze nieuwsbrieven. In deze editie introduceren we Ernst ten Heuvelhof, hoogleraar Bestuurskunde bij de faculteit Techniek, Bestuur en Management van de TU Delft en Henriëtte Prast, hoogleraar Persoonlijke financiële planning aan de Universiteit van Tilburg en lid van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR).

Onderzoeksnieuws Slim benutten: bereikbaarheidsmaatregelen op een rij

De files op het hoofdwegenet kunnen verminderen wanneer technische maatregelen, zoals toeritdosering of informatiepanelen, op grotere schaal en met een betere onderlinge afstemming worden

ingezet. Ook het afschaffen van fiscale vrijstellingen voor autoverkeer levert een behoorlijke bijdrage. Dat geldt ook voor het variabel maken van autoverzekeringspremies en verhoging van de brandstofaccijns met gelijktijdige verlaging van de vaste lasten.

Dit zijn enkele conclusies uit een onderzoek van het KiM naar een groot aantal benuttingsmaatregelen die tot minder files op het hoofdwegenet moeten leiden. De vier genoemde maatregelen zijn het meest effectief. De aanleiding voor het onderzoek is de focus van het kabinet op betere benutting van het bestaande mobiliteitsstelsel. Het KiM heeft dit onderzoek uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Slim benutten: bereikbaarheidsmaatregelen op een rij. Fons Savelberg, Jaap Anne Korteweg. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juni 2011.

Ook verschenen

- *Second opinion* op de kosten en baten van OV SAAL middellange termijn
- *Second opinion* op de kosten en baten van de Uithoflijn

KiM-fellows

“Ik heb een ontzettende hekel aan grootse visies”

KiM-fellow
Ernst ten Heuvelhof,
hoogleraar Bestuurskunde
TU Delft



Je bent sinds kort KiM-fellow, maar al langer bekend met het IenM-terrein. Wat heb je in het verleden zoal voor VenW en IenM gedaan?

“Ik ben KiM-fellow geworden omdat het mij *inside information* biedt uit de infrastructuurwereld. Ik vind met name de KiM-kennislijn *Marktordening en de rol van de overheid* interessant en de kennislijn *Transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem*. Maar inderdaad, ik ben niet onbekend met het IenM-terrein. Ik heb in het verleden het een en ander gedaan voor *Sneller & Beter*, maar ben de laatste tijd vooral bezig op het terrein van het DG Water en dan met name het programma Ruimte voor de rivier, met aandacht voor waterveiligheid. Ik heb de planologische kernbeslissing geëvalueerd en ben sindsdien betrokken bij de uitvoering.”

Je bent ook betrokken bij onderzoek van infrastructuur?

“Ja, ik ben bijvoorbeeld wetenschappelijk directeur van het Bsik-onderzoeksprogramma *Next generations Infrastructure*. In dat programma staan energie-infra, telecominfra en transportinfra centraal. We zoeken in dit programma naar parallellen tussen de 3 infra's. Is wat we op het ene terrein zien, ook toepasbaar op het andere? We proberen bijvoorbeeld congestieproblemen van de verschillende infra's te vergelijken. Hoe werkt dat door in de prijsstelling? Hoe tarieven aan gebruikers worden doorberekend, verschilt enorm per sector. Die vergelijkingen leveren soms verrassende ideeën op. Wat in de ene sector een beproefde aanpak is, kan voor een andere sector nieuw zijn en wellicht ook toepasbaar.

Verder heb ik mij, als voorzitter van de *Taskforce Smart grids*, de laatste tijd bezig gehouden met ‘intelligente netten’ – ook wel ‘*smart grids*’ genoemd – en de elektrische auto. Het is een belangrijk *issue* waar de komende jaren nog veel onderzoek voor nodig is. Een schone energievoorziening vraagt om de ontwikkeling van intelligente netten, die elektriciteit veiliger en duurzamer distribueren. Voor intelligente netten moeten nieuwe technologieën worden ontwikkeld.”

Gaat de elektrische auto onze mobiliteit en energievoorziening veranderen?

“Dat denk ik wel. In de *Taskforce* heb ik gezien dat de elektrische auto en het *grid* elkaar kunnen stimuleren. Komt het *grid* er, dan komt de

elektrische auto er ook en andersom. De *smart grids* gaan ook gepaard met merkwaardige combinaties van publiek en privaat. Duurzaamheid is een publiek belang dat in dit geval door private belangen wordt geïnitieerd. Er zullen *private grids* ontstaan waaraan private partijen onderling stroom leveren. Zie het als het aanleggen van een weg binnen een *gated community*. Binnen zo'n afgegrensd gebied leggen mensen een privéweg aan. Dit betekent dat ze ook de aansluitingen op het riool zelf moeten onderhouden. Dan komen ook weer andere partijen in beeld. Privaat en publiek raken elkaar hier.

De elektrische auto is een mooie ontwikkeling die ook oplossingen biedt voor het CO₂-probleem en de geluidshinder.”

Wat zou de rol van de overheid bij de elektrische auto moeten zijn?

“Geef mensen en bedrijven de ruimte om hun eigen weg te gaan. Bemoei je daar als overheid niet te veel mee. Ik heb een ontzettende hekel aan grootse visies. Het heeft ons 40 jaar gekost om erachter te komen dat ons dat nergens brengt. Je moet als overheid dus niet gaan vertellen dat iedereen over 10 jaar in een elektrische auto moet rijden. Gun gewone benzineauto's een plek naast hybride of elektrische auto's.

Er zullen 'hybride gezinnen' ontstaan. Ik zie het in mijn eigen woonomgeving. Veel gezinnen hebben 2 auto's. Ik weet het, het klinkt nogal stereotiep, maar bij mij in de buurt rijdt de man in een grote SUV en de vrouw in een kleine auto. Tot mijn stomme verbazing zie ik dat de vrouwen in die gezinnen geïnteresseerd raken in elektrische auto's. Ze vinden het hip of denken aan de toekomst van hun kinderen, wie zal het zeggen? De SUV blijft, maar de kleine elektrische auto wint terrein. Zeker voor mensen die korte ritten maken wordt het een alternatief. Accepteer dat het zo gaat. Mensen zullen niet in één keer overstappen en het zal niet in heel Nederland aanslaan. Het gaat stap voor stap en uiteindelijk gaat die SUV-eigenaar misschien ook wel overstag.”

Is er dan helemaal geen rol meer voor de overheid?

“Zeker, de overheid kan het gebruik van hybride en elektrische auto's stimuleren door die auto's voordelig en hip te maken. En wanneer die ontwikkelingen eenmaal vorm hebben gekregen, kun je er achteraf best een visie, een verhaal, van maken. Je moet het achteraf wel codificeren. Je sluit dan als overheid aan op wat al gaande is. Ik vind dat een diep democratisch proces. Hou het incrementeel. Dat is een verstandige en haalbare manier van beleidsontwikkeling. Je moet die processen de tijd geven. Het is onzin om te eisen dat iedereen over 5 of 10 jaar in een elektrische auto rijdt. Neem er minstens 30 jaar voor en tel als overheid je zegeningen.

Een ander voorbeeld is de bestrijding van files. Ook op dat gebied zijn er jarenlang grote visies geweest. Daar is allemaal niets van terechtgekomen. Wat wel werkt zijn simpele maatregelen, zoals het openstellen van filestroken. Natuurlijk, het is geen *big deal*, het zijn kleine interventies. Maar wel interventies die bijdragen aan de oplossing van het probleem.”

“Het is belangrijk om te beseffen dat mensen in hun irrationaliteit voorspelbaar en consistent zijn.”

KiM-fellow Henriëtte Prast, hoogleraar Persoonlijke financiële planning Universiteit van Tilburg



Henriëtte Prast bekleedt de leerstoel Persoonlijke financiële planning aan de Universiteit van Tilburg. Sinds 2008 is zij lid van de WRR. Binnen de WRR is zij een project gestart, gericht op de vraag wat de (nieuwe) wetenschappelijke kennis over de psychologie van keuze en gedrag kan betekenen voor politiek en beleid. Dit resulteerde onder andere in het boek *De menselijke beslisser*, met veel aandacht voor de manier waarop keuzes zijn vormgegeven en de effecten daarvan, de invloed van de sociale omgeving en het belang van onbewuste processen. Prast heeft als gedragseconome veel belangstelling voor de KiM-kennislijnen *Mobiliteitsgedrag en beïnvloeding* en *Transitie naar een duurzaam, vitaal en veilig mobiliteitssysteem*.

Je hebt eerder aangegeven dat het beleid nog steeds te veel uitgaat van de rationele mens. Je wilt dat beeld graag bijstellen. Waarom kunnen we er niet van uitgaan dat de mens rationeel handelt?

“Daar zijn verschillende redenen voor. In de eerste plaats veronderstelt het rationele model dat mensen de feiten kennen doordat ze op een objectieve manier informatie verzamelen en daarna, gegeven hun doelen en wensen, een weloverwogen afweging maken. Het gaat al mis met informatie verzamelen. Mensen pikken vooral die informatie op die hen goed bevalt. Alleen al daardoor is dat weloverwogen oordeel onmogelijk.

In de tweede plaats moeten we begrijpen dat intenties niet hetzelfde zijn als gedrag. In het rationele model wordt ervan uitgegaan dat wanneer je iemands intentie kent, je ook iemands gedrag kunt voorspellen. Ook het omgekeerde zou opgaan. Je ziet bijvoorbeeld iemand roken en dus heeft hij ook de intentie om te roken. Toch werkt het zo niet. Mensen zitten zo niet in elkaar. Geboden informatie, bijvoorbeeld roken is slecht, verandert wel de intentie, maar niet het gedrag. Mensen steken toch weer een sigaret op. Ze bezwijken voor de verleiding en de omgeving biedt daar alle mogelijkheid toe: sigaretten zijn 24/7 te koop. Maar 17% van de rokers in Nederland is een tevreden roker, de rest wil er van af. In de derde plaats zijn sociale normen van belang. Die kunnen zowel prescriptief als descriptief zijn. De prescriptieve norm geeft aan wat je *zou moeten* doen. De descriptieve norm geeft aan wat er in werkelijkheid gebeurt, wat de meeste mensen in de praktijk *doen*. In sommige grote steden is door rood licht fietsen de sociale,

descriptieve norm. Vrijwel iedereen rijdt door rood, omdat de meeste mensen het doen. Afwijken van die sociale norm is ‘duur’ in de zin dat het een psychologische last is. Je moet uitleggen waarom je het anders doet dan de meeste mensen. Er in meegaan is makkelijker.

We vertonen dit gedrag omdat we nu eenmaal zo in elkaar zitten. We kijken naar het gedrag van anderen en denken vervolgens ‘wat zij doen, zal wel goed zijn’.”

Heeft de gedragseconomie ook lenM iets te bieden?

“Het is belangrijk om te beseffen dat mensen in hun irrationaliteit voorspelbaar en consistent zijn. Daardoor kunnen we er ook, op allerlei beleidsterreinen, iets mee doen.

Maar de vorm waarin je dingen giet, maakt echt uit. Je moet goed beseffen hoe je burgers iets aanbiedt. Neem op jullie beleidsterrein het betaald rijden. Ook al weten mensen heus wel dat ze betalen, het maakt uit hoe je de maatregel vormgeeft. Een tolpoort leidt ertoe dat mensen minder gaan rijden, een onopvallend kastje niet. Het gaat hier niet om weten, maar om ‘voelen’, op het netvlies hebben. Wil je echter het reisgedrag veranderen dan moet je het zo saillant mogelijk maken.

Je laat sinds eind 2008 binnen de WRR zien wat de psychologie van keuze en gedrag kan betekenen voor politiek en beleid. De gedragseconomie staat in de belangstelling, maar werkt het ook door?

“Jazeker, terwijl we met *De menselijke beslisser* best een kritisch verhaal hadden. Toch zie je dat men niet in een kramp schiet. Ik ervaar juist een open houding. Het wordt op allerlei terreinen opgepikt. De gezondheidszorg is bezig met pilotprojecten, en in de landbouw probeert men de inzichten toe te passen op duurzame voeding. Ook bij welzijn komt een *follow-up* en de D66-fractie in de Tweede Kamer heeft belangstelling getoond en wil er mee door. Het leeft, ook al zijn er zo nu en dan nog wel geluiden dat de gedragseconomie op een stiekeme en manipulatieve manier gedrag probeert te veranderen. Dat idee klopt niet. De gedragseconomie probeert mensen helemaal niet te manipuleren, maar juist de ongebalanceerde keuzen die mensen maken te neutraliseren. Want er zijn allerlei invloeden die mensen van hun voornemens afbrengen. Je probeert mensen juist te wapenen door ze keuzes zo aan te bieden, dat ze weloverwogen een positie kunnen innemen.”

In september vindt wederom het KiM-symposium plaats, ditmaal over irrationaliteit. Je krijgt daar ook een belangrijke rol. Wanneer zou je tevreden zijn?

“Het zou mooi zijn wanneer de beleidsmedewerkers van lenM de mogelijkheden van de gedragseconomie gaan zien en dat het leidt tot concrete toepassingen. Verder is het belangrijk dat de deelnemers beseffen dat deze inzichten politiek gezien niet links of rechts zijn. En dat het niet gaat om een grotere of kleinere rol van de overheid, maar om een *andere* rol. Ik heb veel zin in het symposium.”

Meer informatie

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

Juli 2011