



Delft University of Technology

Rechtvaardigheid is te meten

Evaluatiemethode voor rechtvaardigheid van beleidsmaatregelen

van Wee, Bert; Maat, Kees; Lucas, Karen

Publication date

2017

Document Version

Final published version

Published in

Verkeerskunde: vaktijdschrift over verkeer en vervoer

Citation (APA)

van Wee, B., Maat, K., & Lucas, K. (2017). Rechtvaardigheid is te meten: Evaluatiemethode voor rechtvaardigheid van beleidsmaatregelen. *Verkeerskunde: vaktijdschrift over verkeer en vervoer*, (3), 34.

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.

Evaluatiemethode voor rechtvaardigheid van beleidsmaatregelen

Rechtvaardigheid is te meten

Rechtvaardigheid is, naast effectiviteit en efficiëntie, een van drie belangrijke criteria voor goed beleid, maar in de transportwereld ontbreekt het tot nog toe aan kwantitatieve evaluatiemethodes voor rechtvaardigheid. Dit artikel presenteert een methode gebaseerd op de Gini-index voor inkomensongelijkheid en twee ethische theorieën.

BERT VAN WEE EN KEES MAAT (TECHNISCHE UNIVERSITEIT DELFT) EN KAREN LUCAS (UNIVERSITY OF LEEDS)

Volgens veel beleidsanalisten is goed beleid effectief (het doet wat het moet doen), efficiënt (het kan niet goedkoper op een andere manier) en rechtvaardig. In de transportwereld toetsen we volop op effectiviteit en efficiency, maar nauwelijks op rechtvaardigheid. De meeste onderzoeken beperken zich tot casestudies, terwijl er behoefte is aan kwantitatieve evaluatie. Daarom stellen wij een methode voor om de mate van rechtvaardigheid te meten.

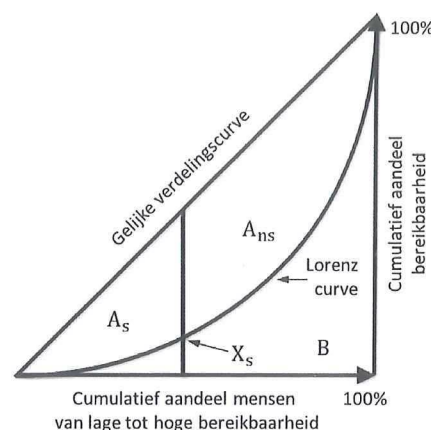
De methode neemt de zogenoemde Gini-index voor inkomensongelijkheid als vertrekpunt. Om de mate van rechtvaardigheid van het transportsysteem te beschrijven, rekenen we in plaats van met inkomen bijvoorbeeld met een kwantitatieve indicator voor bereikbaarheid. Zie hiervoor figuur 1. We sorteren bewoners of gebieden op basis van deze indicator van laag naar hoog. Deze plaatsen we cumulatief op de x-as – links is 0 procent van de bewoners of gebieden, rechts 100 procent. Op de y-as staat de cumulatieve bereikbaarheid van 0 tot 100 procent. De diagonaal van 0 naar 100 betekent perfecte gelijkheid. De werkelijke bereikbaarheid is niet voor iedereen gelijk en volgt een zogenoemde Lorenz-curve. Het oppervlak tussen de diagonaal en de curve gedeeld door het oppervlak onder de diagonaal geeft de Gini-index voor bereikbaarheid.

In een volgende stap koppelen we de resultaten aan twee ethische theorieën: egalitarianisme en sufficientarianisme. Egalitarianisme gaat uit van een zo gelijk mogelijke verdeling van dat wat we belangrijk vinden. Hiervoor is de Gini-index de kwantitatieve indicator. Sufficientarianisme zegt dat je moet kijken naar hoeveel mensen er onder een bepaalde drempelwaarde vallen, in dit geval de mensen voor wie de bereikbaarheid niet aan een bepaalde norm voldoet. In figuur 1 is dat weergegeven als punt x_s op de Lorenz-curve, mensen links van dit punt zijn 'te slecht af' wat betreft bereikbaarheid. Het oppervlak A_s is een maat voor de ernst van het te slecht af zijn.

De meeste onderzoeken beperken zich tot casestudies, terwijl er behoefte is aan kwantitatieve evaluatie

Casus

Deze methode hebben we toegepast in een casus waarin we een ruraal gebied, Dongeradeel in Friesland, en twee steden in de Randstad, Delft en Den Haag, met elkaar vergeleken op de afstand tussen viercijferige postcodegebieden en een aantal basisvoor-



Figuur 1: Visualisatie van de methode om rechtvaardigheid te meten

zieningen: groenteboer, slager, bakker, boekhandel, drogist, apotheek, huisarts en tandarts. In Dongeradeel blijkt de bereikbaarheid duidelijk ongelijkmatiger verdeeld dan in Den Haag en Delft. Ook op verschillende drempelwaardes voor afstand scoort Dongeradeel slechter: binnen 5 kilometer kan 40 procent van de mensen niet alle voorzieningen bereiken, terwijl die in Den Haag en Delft voor iedereen binnen een bereik van 2 kilometer zijn.

Toepasbaarheid

Deze toepassing is slechts een illustratie van de methode en toont aan dat deze op basis van gangbare databestanden goed toepasbaar is op bereikbaarheid. Ook voor bijvoorbeeld luchtverontreiniging, geluidhinderen en ongevallenrisico's kan de methode worden toegepast, mits er voldoende gegevens beschikbaar zijn.

Op www.verkeerskunde.nl/VK3-2017Gini-index vindt u de integrale tekst van dit artikel.