

## Veiligheidsmaatregelen reduceren de veiligheid

*Verandering van beleid leidt tot verandering van gedrag, waardoor beleidsmaatregelen hun doel vaak voorbij schieten. Dat geldt in de economie, en in het verkeer.*

Economische misvattingen ontstaan omdat economie een moeilijk vak is, terwijl de meeste mensen zich dit niet bewust zijn en menen er toch over mee te kunnen praten. Macro-economie is moeilijker dan micro-economie, vandaar dat op het eerste gebied de meeste drogredenen te vinden zijn. Hoewel de meeste economen het eens zijn over de principes van de micro-economie en deze bovendien goed aansluiten bij de alledaagse belevingswereld van het grote publiek, bestaan er toch ook op dit gebied een aantal misvattingen. Een belangrijke oorzaak van zo'n misvatting is het negeren van gedragsveranderingen bij beleidsveranderingen, een fenomeen dat in de macro-economie ook wel als Lucas-kritiek bekend staat. In het onderstaande een illustratie daarvan.

### Twée airbags

Dit jaar kocht mijn gezin een nieuwe auto. Mijn vrouw, die tijdens onze gezinsuitjes heel vaak op de stoel van de bijrijder plaats neemt, wist mij te overtuigen dat de extra uitgave voor (twee!) airbags verantwoord was, wij zouden daarmee bij een ongeval beter beschermd zijn. Inderdaad had betrouwbaar onderzoek in de VS uitgezonden dat airbags de kans op een dodelijk ongeval met ongeveer een kwart doen dalen. Ik betoogde nog dat wij reeds een kleine kans op een ongeluk hadden en dat onze geschatte levenswaarde (van zo'n f 5 mln per persoon volgens Amerikaans onderzoek) de extra investering niet rechtvaardigde, maar liet me toch overhalen f 2000 extra neer te tellen. Achteraf realiseer ik me voor onze kinderen de verkeerde beslissing genomen te hebben.

Gesteld kan worden dat een automobilist sportief rijgedrag preferereert

maar een aversie tegen ongelukken heeft. De gekozen rijstijl is zodanig dat de twee tegengestelde krachten in evenwicht zijn. Het aanbrengen van een airbag aan de bestuurderszijde correspondeert met een verlaging van de risico's van een sportieve rijstijl en induceert bijgevolg een sportiever rijgedrag. Tegenover het positieve directe effect van een veiliger auto op de veiligheid van de bestuurder staat dus een negatief indirect effect: een veiliger auto leidt tot sportiever, en bijgevolg onveiliger gedrag. Zoals Sam Pelzman reeds in de jaren zeventig stelde naar aanleiding van de discussie over het bij wet verplicht stellen van het dragen van autogordels, kan niet uitgesloten worden dat het indirecte effect het directe effect domineert of op z'n minst praktisch volledig teniet doet. Pelzman was indertijd niet succesvol. Politici zagen slechts één kant van de medaille en namen het indirecte effect niet helemaal serieus. Recent onderzoek toont het gelijk van Pelzman aan: bestuurders van auto's met airbag tijdens agressiever dan die van auto's zonder, het netto effect van een airbag op de veiligheid van de bestuurder is niet-positief en airbags hebben negatieve externe effecten voor de overige weggebruikers<sup>1</sup>.

### Meer airbags, meer ongevallen

Peterson, Hoffer en Millner baseren bovenstaande conclusies op analyse van twee datasets. De eerste verzameling data is afkomstig van het Highway Loss Data Institute (HLDI) dat alle ongelukken op autowegen in de VS registreert. Van elk merk en type auto is bekend hoeveel procent van de auto's van dat type bij een ongeval betrokken zijn. De data laten overtuigend zien (significant op het 5% niveau) dat dit percentage bedui-

dend stijgt nadat een airbag bij dit type geïnstalleerd wordt. Op zich is dit nog geen bewijs voor roekelozer gedrag (moral hazard) van bestuurders van auto's met airbag, een verklaring zou immers ook averechtse selectie kunnen zijn: brokkenpiloten zouden als eersten de veiliger auto's kunnen kopen omdat zij het meeste baat hebben bij de extra veiligheidsvoorzieningen. Echter, als deze 'sorting-hypothese' juist zou zijn, dan zou het ongelukkenpercentage van autotypen die voor het eerst van airbags voorzien worden moeten afnemen in de tijd, en dit blijkt nu juist niet het geval te zijn. Deze resultaten wijzen dus reeds op een agressievere rijstijl van beter beschermde automobilisten.

De tweede dataset bevat gegevens over alle 207 ongevallen met dodelijke afloop waarbij personenauto's (bouwjaar 1989 of later) betrokken waren in de staat Virginia in het jaar 1993. Er waren 33 ongelukken waarbij slechts één auto betrokken was en waarbij alleen de bestuurder om het leven kwam. In bijna de helft (16 gevallen) bleek het om een auto met een airbag te gaan. Gegeven het feit dat slechts 44% van de auto's met bouwjaar 1989 of later een airbag hebben en dat een airbag de kans op een dodelijk ongeval met een kwart vermindert, volgt eenduidig dat een airbag de bestuurder tot roekelozer gedrag aanzet. Een en ander gaat natuurlijk ten koste van de andere weggebruikers en ook dit was duidelijk in de data te zien. Bijvoorbeeld, in negen van de dertien ongelukken waarin een bijrijder gedood werd was de auto van een airbag aan de bestuurderszijde voorzien. (Mijn vrouw deed er dus verstandig aan ook aan haar kant extra beveiliging te eisen.) Vaker dan gemiddeld blijkt ook de schuldige aan een ongeval in een auto met airbag te rijden: van de dertig dodelijke ongelukken waarbij één auto met airbag en één auto zonder airbag betrokken waren, lag de schuld in 22 gevallen bij de bestuurder van de auto met de airbag. Al met al kan gesteld worden dat invoering van airbags een gemengde ze-

1. S. Peterson, G. Hoffer en E. Millner, Are drivers of air-bag-equipped cars more aggressive? A test of the offsetting behavior hypothesis, *Journal of Law and Economics*, 1995, blz. 251-264.

gen is: het effect op de veiligheid van de bestuurder is op z'n best neutraal en het effect op de andere weggebruikers is eenduidig negatief.

Het valt niet moeilijk andere voorbeelden te verzinnen waarin (al dan niet bewust) de negatieve indirecte effecten, veroorzaakt door gedragsveranderingen, genegeerd worden. Zo heeft de extra wettelijke bescherming van fietsers vermoedelijk bijgedragen tot een stijging van het aantal fietsers dat zonder licht rijdt en bijgevolg tot een afname van de verkeersveiligheid. Analoog kunnen twijfels geplaatst worden bij de positieve effecten van het verplicht stellen van het voeren van dimlicht overdag en is niet duidelijk dat het 's nachts verlichten van autowegen een positieve bijdrage tot de verkeersveiligheid levert.

Ook in de discussie over arbeidsduurverkorting worden indirecte effecten vaak genegeerd of gebagatelliseerd. Als in Europa de arbeidsduur verkort wordt en het inkomen evenredig verlaagd, dan wordt het aantrekkelijker voor de beste werknemers om naar andere continenten, waar de restricties niet knellen, te verhuizen. Ook in dit geval kan het indirecte effect domineren en de totale welvaart dalen. Analoog schijnt in de recente discussie over de flexibilisering van de arbeidsmarkt het Ministerie van Sociale Zaken niet helemaal overtuigd te zijn van de negatieve indirecte gevolgen van een grotere bescherming van werknemers.

## **Conclusie**

Het is een misvatting dat bij beleidsverandering alleen het directe effect beschouwd moet worden, dat het gedrag als gegeven beschouwd kan worden. Goed beleid houdt rekening met de Lucas-kritiek. Een probleem is echter dat de mate van gedragsaanpassing moeilijk te kwantificeren is en dat daarom de neiging bestaat het effect maar helemaal te negeren. Negeren van moeilijkheden creëert helaas alleen nog meer moeilijkheden.

## **Eric van Damme**

De auteur is hoogleraar bij CentER, verbonden aan de Katholieke Universiteit Brabant.