

ASTRID SCHOLTENS

TEGENNATUURLIJK

Hebt u dat ook wel eens? Zo'n dag waarop u denkt dat u misschien eindelijk echt iets goed voor de wereld doet. En dan wordt die dag opeens grondig verpest omdat een conculega er een vileine opmerking over maakt.

Mij overkwam dat naar aanleiding van een interview in het NRC Handelsblad. Daarin vertelde ik over de illusie van het opperbevelhebberschap van de burgemeester tijdens acute crises in relatie tot het functioneren van de commandostructuur. Er kwamen mooie reacties van herkenning uit het veld die mij helemaal blij maakten en deden hopen op een paradigmawisseling. Een vileine opmerking werd echter gemaakt door een conculega-onderzoeker op de discussiesite *crisisbeheersing 2.0*: "Feitelijk geen nieuws dus voor degenen die de laatste tien/vijftien jaren een beetje de literatuur en rapporten hebben gevolgd. Geen enkele reden je er nu opeens druk over te maken. Hooguit zouden we de oefeningen wat moeten aanpassen."

Bah, mijn goede humeur was meteen verdwenen. Alsof 'oude' – of ten minste bij onderzoekers bekende – wetenschap het niet waard is om een belangrijke bijdrage te leveren aan een betere nieuwe praktijk. Alsof we ons moeten neerleggen bij het bekende falen van de commandostructuur en maar moeten hopen op een beetje marginaal en symbolisch beter oefenen. Die 'oude' wetenschap leert immers ook dat een beetje beter oefenen niet volstaat om wat krom is recht te krijgen tijdens crisissituaties. Soms moet je toch met echte oplossingen durven komen, waarbij je serieus durft af te wijken van de geëigende denkpatronen. Mijn humeur werd ook al niet beter van de behoudende reacties van de voor de hoofdlijnen van de commandostructuur verantwoordelijke vertegenwoordigers van het ministerie van BZK op het interview.¹

Ik wil u en mijzelf daarom weer hoop geven en u een wat mij betreft *good practice* voorleggen waarin iets tegennatuurlijks jaren later nog tot een echte verbetering van de veiligheid heeft geleid: Al in 1995 introduceerde John Adams op basis van onderzoek de veiligheidsparadox: naarmate we meer veiligheidsmaatregelen treffen, wanen we ons veiliger en nemen we juist daardoor weer meer risico's.² Een bekend voorbeeld dat

deze paradox illustreert, is het gebruik van de autogordel of de airbag. Twee veiligheidsmaatregelen die bedoeld zijn om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Adams toonde echter aan dat automobilisten met een verkeersgordel om en/of een airbag in de auto zich zodanig veilig voelen dat ze daarvoor juist harder gaan rijden en meer risico's nemen. En dat was nu juist net niet de bedoeling. Wil je dus echt bereiken dat automobilisten veiliger gaan acteren in het verkeer, dan moet een situatie gecreëerd worden waarin de automobilist zich niet al te veilig waant. Wat dacht u van een spijker in het stuur met de punt richting de bestuurder? Dan denkt u wel even serieus na voor u met 80 kilometer over een verkeersdrempel rijdt. Niet zo'n humane oplossing, maar wel effectief als het om het verlagen van het aantal verkeersslachtoffers gaat.

Het in praktijk brengen van dit tegennatuurlijke wetenschappelijke inzicht dat subjectieve onveiligheid er voor zorgt dat mensen alerter in het verkeer zijn, is terug te vinden in het meer humane levenswerk van de vorig jaar overleden civiel ingenieur en verkeersfilosoof Hans Monderman. De essentie van zijn filosofie is dat de verkeersveiligheid toeneemt naarmate er minder regels in het verkeer zijn. Het nemen van risicomijdende maatregelen zoals het plaatsen van verkeersborden, drempels, verkeerslichten en zebrapaden dienen dan ook zo veel mogelijk te worden vermeden, zodat verkeersdeelnemers gedwongen worden om zelf (beter) op te letten. Maar dat leidt toch tot chaos zult u denken. Inderdaad, maar die chaos heeft als belangrijk effect dat de verkeerssituatie veiliger wordt: mensen rijden minder hard en er gebeuren minder ongelukken. Op verschillende plekken in Nederland, maar ook elders in Europa, wordt de verkeersfilosofie van Monderman inmiddels met succes toegepast.

Monderman heeft de nodige tegenwerking gekend. Maar ik ben er van overtuigd dat hij uiteindelijk een grotere bijdrage aan de verkeersveiligheid heeft geleverd dan degenen die zich beperkten tot het pleiten voor het symbolisch aanpassen van rijlessen. Of zich behoudend opstellen. En dat geeft de toegepaste wetenschapper weer moed. Ook omdat met dit voorbeeld maar weer eens blijkt dat een beetje meer zelfsturing en wat minder coördinatie tot hele mooie dingen kunnen leiden.

1 Zie: <http://crisislab.nl/wordpress/wp-content/uploads/magazinenationaleveiligheidencrisisbeheersingmaart-april20101.pdf>

2 J. Adams (1995). Risk, London.