

Recht op onveiligheid

Ype Wijnia en John de Croon

5 april 2013

De afgelopen jaren hebben we een enorme verbetering van de veiligheid gezien, resulterend in een nog steeds groeiende levensverwachting. De meest fundamentele is waarschijnlijk de afwezigheid van oorlog binnen West Europa, een van de grote verdiensten van de Europese Unie en de samenwerking tussen Duitsland en Frankrijk. Maar ook op het gebied van de medische zorg, de voedselveiligheid, arbeidsveiligheid en verkeersveiligheid zijn grote verbeteringen te noteren. Toch gebeuren er nog steeds ongelukken. Als je daar over gaat nadenken is dat wel vreemd. Niemand¹ gaat immers op pad met het idee om een ongeluk te veroorzaken of zelf niet meer thuis te komen. Maar waarom gebeurt het dan toch?

Eerst even een stukje geschiedenis. Mensen (andere dieren trouwens ook) maakten onderscheid tussen personen die bij de eigen groep/stam horen en personen die er niet bij horen. Binnen de eigen groep golden regels (zoals 'gij zult niet moorden'), maar daarbuiten golden die regels niet. Personen van een andere stam mocht je vangen, als slaaf houden, vermoorden en opeten. In het begin van de industriële revolutie zag je dit in zekere zin ook. De arbeiders in de fabriek waren van een andere groep (klasse) dan de eigenaren van de fabriek en als ze omkwamen bij het werk dan stonden er wel anderen klaar om het werk te gaan doen. Zorg voor arbeidsomstandigheden was echt iets voor de verlichte geesten. Maar gek genoeg was het vanuit het perspectief van de arbeider toch gunstig om in een fabriek te werken. Het gaf in ieder geval een inkomen. Gegeven alle ziektes die rondwaarden en honger die je als kleine boer leed, was een arbeidsongeval een aanvaardbaar risico. Met de toenemende welvaart ontwikkelde zich ook de roep om meer veiligheid; mensen hadden immers meer te verliezen. Technologie in de vorm van geneeskunde, schoon drinkwater, rioolstelsels, stadsgas, elektriciteit en noem maar op maakten het ook mogelijk. Soms werd die technologie ook destructief ingezet (zowel Eerste als Tweede Wereldoorlog zijn hier uitstekende voorbeelden van), maar daar hebben we wel tabak van.

Met de opkomst van nieuwe technologieën ontstonden weer nieuwe risico's, maar zowel in bijvoorbeeld de luchtvaart als in de automobiellindustrie heeft een voortdurende verbetercyclus voor zeer veilige apparaten gezorgd. Auto's kwamen tot diep in de jaren zeventig makkelijk in de slip en boden nauwelijks bescherming bij een ongeval (op Zweedse en enkele Duitse automobielen na): gordels waren niet standaard. Tegenwoordig is dat heel anders. Auto's zitten vol met afkortingen zoals ABS, EBD, ESC, ESP, SIPS en TCS. Daarnaast is de structurele sterkte van de auto's enorm toegenomen. In een botsproef tussen generaties reed een klein koekblikje van nu bijna door één van de vroegere veiligheidsmonumenten heen. De intrinsieke veiligheid is dus enorm toegenomen. Maar uiteindelijk kan alles stuk. Personenauto's zijn op hoge snelheid nog altijd geen partij voor bomen, viaducten, vrachtwagens en treinen. Daar kan je wel op ontwerpen, maar dat is of heel duur of je verliest andere functionaliteiten. Omdat technologie grenzen heeft, wordt voor de verbetering van veiligheid ook gebruik gemaakt van gedragsverandering. Binnen het verkeer is een bekend voorbeeld het gebruik van alcohol of medicijnen, maar ook het afdwingen van de snelheidslimieten levert een bijdrage. Een derde terrein waarop verbeterd kan worden is de gebruikersinterface. Voor wat betreft apparaten zijn dat de ergonomie en veilige bedienbaarheid. Een auto waar je de richtingaanwijzer door het stuur heen moet bedienen kan toch tot lastige situaties in een bocht leiden. Maar ook bij de inrichting van de weg speelt dit. Een weg waar vanuit verkeersveiligheid niet harder dan 50 km/u gereden mag worden (kruisende fietsers en voetgangers) moet je niet inrichten als een snelweg waar je gemakkelijk 180 km/u kunt. Smalle rijbanen, bochten, drempels en noem maar op laten de snelheid op natuurlijke wijze zakken. Ook de optische versmalling van 60 kilometer zones is een voorbeeld, net als de positionering van bromfietsen op de rijbaan in plaats van op het fietspad.

¹ Er zijn natuurlijk altijd uitzonderingen, maar dat is een klein percentage en valt dan meestal ook onder de categorie moord in plaats van onder ongevallen

Daarnaast worden veelvuldig rijvaardigheidstrainingen aangeboden voor mensen die actief hun eigen veiligheid willen verbeteren. In de volksmond worden die vaak slipcursussen genoemd, alhoewel het officieel natuurlijk antislipcursussen zijn. Op een afgesloten terrein moet de bestuurder een handeling uitvoeren die de stabiliteit van de auto verstoort. Door de speciale (gladde) ondergrond leidt dit tot een ongecontroleerde beweging van de auto (de slip), en de bestuurder mag dan proberen de auto weer onder controle te krijgen. De eerste keer lukt dat meestal niet, maar na enige keren oefenen krijgen de meeste deelnemers het wel voor elkaar. Op zo'n dag worden alle mogelijke slipsituaties een keer doorgenomen, en deelnemers krijgen na afloop een certificaat mee dat bewijst dat ze met goed gevolg de cursus hebben afgelegd. Een hele verbetering voor de veiligheid zou je zeggen.



Helaas, dat blijkt toch niet zo te zijn (Parker et al, 1995²). Mensen die een slipcursus hebben gevolgd, blijken onveilig te rijden dan zij die er geen hebben gevolgd. Rara, hoe kan dat? De verklaring is vrij simpel. Mensen die er een gevolgd hebben denken dat ze een auto wel uit de slip kunnen krijgen en doen daarom minder hun best om een slip te voorkomen. Met andere woorden, ze rijden en remmen harder. Maar het probleem is dat je op een slipcursus helemaal niet leert om een auto uit de slip te halen. Je leert dat het wel kan, maar veel belangrijker is dat je leert dat zelfs als je weet wat je kan verwachten het de eerste keer meestal niet lukt. In de praktijk moet je eerst nog zien te herkennen welke slip het is en daarna moet je nog eens precies op het goede moment de juiste handeling verrichten (herkansingen bestaan in de praktijk van het botsen niet). Uit een rapport over verschillende oorzaken van ongevallen en lessen vanuit diverse veiligheidsdisciplines³ blijkt een ontvondend hoge kans om dat fout te doen van 55% (het onverwachts uit de slip moeten halen van een auto classificeren we als categorie A). Als je dus al iets van de slipcursus mee naar huis moet nemen, is het dat je te allen tijde moet voorkomen dat je in de slip raakt omdat je simpelweg kansloos bent als je toch slipt. Meestal vertellen ze je dat er niet bij op een slipcursus, maar op een cursus defensief rijden wordt het erin gehamerd, reden waarom die wel werkt.

Deze paradoxale resultaten kun je overigens ook zien als technologie wordt ingezet om de veiligheid te verbeteren. Mensen die winterbanden laten monteren denken dat je ermee kunt rijden als op zomerbanden met mooi weer, maar dat is toch echt niet zo. Mensen die een vierwielaandrijver hebben komen makkelijker op gang in de sneeuw en denken dat ze dus ook veilig harder kunnen, maar remmen op vier wielen hebben auto's al lang en daar helpt de vierwielaandrijving niet bij. Maar uitzonderingen daargelaten hebben de meeste mensen geen flauw benul wat voor technologie in hun auto zit en rijden ze dus alsof er geen hulpmiddelen inzitten. Die technologie is dan echt een extra veiligheid.

Samengevat leert dit ons dat de attitude ten aanzien van ongevallen het meest belangrijke is. Wordt een ongeval gezien als pech die je nu eenmaal soms overkomt, dan is een bepaald restniveau onvermijdelijk. Maar is het uitgangspunt is dat elk ongeval het resultaat is van een actieve fout, dan kunnen zeer spectaculaire verbeteringen bereikt worden. Met het idee van actieve fouten in het achterhoofd komt dan onvermijdelijk de vraag op of medewerkers het recht hebben zich onveilig te gedragen. Geen organisatie in de wereld zal die vraag bevestigend beantwoorden, mocht die gesteld worden.

John de Croon en Ype Wijnia zijn partner bij AssetResolutions B.V., een bedrijf dat ze samen hebben opgericht. Periodiek geven ze in deze column hun visie op een aspect van asset management. De columns staan gepubliceerd op de website van AssetResolutions, www.assetresolutions.nl/nl/column

² Deze resultaten zijn vervolgens in verschillende landen bevestigd

³ Drs. R.J. Davids. R-2003-19. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, tabel pagina 45