

WETENSCHAP

NUTTELOZE KENNIS

De slechtste regisseur heeft nooit bestaan

Alan Smithee is niet alleen de slechtste regisseur aller tijden maar ook de meest tragische. Hij heeft namelijk nooit bestaan. Geboren in 1969 en overleden in 2000 was Alan Smithee een pseudoniem dat regisseurs die lid waren van het Directors Guild of America gebruikten als ze de creatieve controle over een film waren kwijtgeraakt – vaak aan de studio die de film financierde, soms aan een steracteur die zich overal mee bemoeide, zoals Edward Norton volgens regisseur Tony Kay deed bij ‘American History X’.

Het begon met de in 1969 verschenen ‘Death of a Gunfighter’. Tijdens de opnamen had ster Richard Widmark regisseur Robert Totten al laten vervangen door Don Siegel, maar toen het filmen klaar was, wilde ook Siegel door Widmarks bemoeienis niks meer met de film te maken hebben. De DGA bedacht eerst de naam Al Smith voor een fictieve regisseur, maar het werd Alan Smithee. Dat de naam ontstond als een anagram van The Alias Men wordt beschouwd als *urban legend*.

Ontevreden filmmakers konden Smithee niet zomaar inzetten, het verzoek moest aan een hause commissie worden voorgelegd. Tony Kay mocht het pseudoniem trouwens niet gebruiken, hij was al te veel in de media verschenen met klachten over Nortons bemoeienissen.

Smithee’s ondergang werd in 1997 ingeluid door de satire ‘Burn, Hollywood, Burn’, over een regisseur met de naam Alan Smithee die ontdekt dat hij zich niet van zijn mislukte film kan distantiëren omdat hij dezelfde naam heeft als het pseudoniem. ‘Burn, Hollywood, Burn’ – geen grap en ook geen publiciteitsstunt – bleek zo slecht dat regisseur Arthur Hiller zichzelf als Alan Smithee in de credits wilde laten vermelden. De DGA stemde in, maar stopte door alle negatieve publiciteit met het gebruik van het pseudoniem. Hiller ging toen als ‘Thomas Lee’ de boeken in.

Ronald Rovers



CONSUMENT OF BURGER In zijn auto neemt de mens liever de snelste route dan de veiligste. Maar tegelijkertijd vindt hij dat de overheid in veiligheid moet investeren, niet in tijdwinst. Met dit verschil zouden economen rekening moeten houden.

tekst Willem Schoonen

Homo economicus heeft twee gezichten

De politicus bouwt zijn beleid graag op een weging van kosten tegen baten, en de econoom levert die kosten-batenanalyse met liefde. Maar veel van die beleidsondersteunende analyses gaan ervan uit dat de mens kosten en baten voor de schatkist op dezelfde manier weegt als hij voor eigen rekening zou doen. Mensen wordt dan bijvoorbeeld gevraagd hoeveel euro’s ze over zouden hebben om sneller van A naar B te komen. En daaruit wordt een waarde afgeleid waarop dan overheidsinvesteringen in het wegennet worden gebaseerd.

De grond voor die beslissing is discutabel, zegt de Delftse transporteconoom Niek Mouter. Mouter heeft dat, samen met zijn Delftse collega’s Sander van Cranenburgh en Bert van Wee, nu ook aangetoond. Ze hebben, voor het eerst, het verschil gemeten tussen de mens als consument (de autorijder) en de mens als burger (de belastingbetaler). En het verschil blijkt veel groter dan de onderzoekers hadden verwacht.

In een van de Delftse experimenten werd mensen gevraagd zich voor te stellen dat ze met de auto de weg opgaan en de keuze hebben uit twee routes. Route A brengt hen in 30 minuten naar hun bestemming, route B vergt 40 minuten. Maar op route A valt jaarlijks een verkeersdode, en op route B niet één. Van de ondervraagden kiest 72 procent voor de tijdwinst van route A, 28 procent kiest voor veiliger route B.

Een volgend experiment: de overheid gaat een nieuwe weg aanleggen, maar moet nog beslissen over de route. Route A zou slechts 30 minuten vergen, maar jaarlijks een mensenleven eisen. Route B, die veilig is, levert een reistijd op van 40 minuten. Voor welk tracé moet de overheid kiezen? Nu kiest 34 procent van de proefpersonen voor de aanleg van snelle route A, en 66 procent voor veiliger route B.

Nooit gemeten

De onderzoekers voerden een reeks experimenten uit met variaties op dit thema (zie www.mkba-informatie.nl), en steeds bleek dat de consumerende mens, gezeten in zijn auto, een heel andere afweging maakt tussen tijdwinst en veiligheid dan de burger die mag meebeslissen over een overheidsinvestering. Achter het stuur vindt hij tijd-winst belangrijk, maar de overheid moet vooral letten op veiligheid. Niek

Hoeveel geld mensen privé overhebben voor natuur zegt weinig over wat ze van de overheid verwachten

Mouter: “Dat klinkt heel plausibel, maar dit verschil was nog nooit gemeten. En het is groter dan we dachten.”

Belangrijkste verklaring die de proefpersonen zelf geven, is dat ze veiligheid een typische verantwoordelijkheid vinden van de overheid. Het is een algemeen maatschappelijk belang het aantal verkeersdoden zoveel mogelijk te beperken. “De overheid, als goede huisvader, moet kiezen voor verkeersveiligheid”, zegt een van hen. “Ikzelf maak mijn eigen keuze en dan gaat het om mijn veiligheid en niet die van hele groepen mensen.”

Mensen hebben bovendien het gevoel, zegt Mouter, dat de route die ze kiezen wel hun reistijd beïnvloedt, maar niet hun risico. Ook al wordt aangegeven dat op de ene route veel meer doden vallen dan op de andere, het verschil in risico raakt hen niet. Gevraagd waarom, zegt een van de proefpersonen: “Omdat ik mijzelf een goede ervaren chauffeur vind, een oplettend verkeersdeelnemer, zal de kans klein zijn dat ik één van de verkeersdoden ben.”

De overheid moet, volgens deze proefpersoon, echter voorrang geven aan veiligheid, omdat er onder al die andere chauffeurs heel veel slechte zijn, en omdat een verkeersslachtoffer een familielid of bekende zou kunnen zijn.” Dat klinkt als een mannelijke proefpersoon. “Nou”, zegt Mouter, “we krijgen antwoorden als deze van mannen én vrouwen. Maar we willen nog wel gaan kijken naar de verschillen tussen seksen. Het zou inderdaad best kunnen zijn dat mannen hun rijkwaliteiten eerder overschatten dan vrouwen.”

Met dit onderzoek is aangetoond dat burgerwaarde een heel andere kan zijn dan consumentenwaarde. “Klinkt logisch”, zegt Mouter, “maar ik ben dit in mijn studie economie nog nooit tegengekomen. En doorsnee economen denken hier nog altijd niet over na.” Filosofen doen dat wel. Het was een artikel van een filosoof, de Amerikaan Steven Kelman, dat Mouter op dit onderzoekspad bracht. Dat artikel dateert van dertig jaar geleden, en is destijds wel veel besproken, maar zonder veel vrucht voor de economische wetenschap.

Kelman schreef een ethische kritiek op de kosten-batenanalyses waarmee overheidsbeslissingen worden onderbouwd. Varen op kosten-batenanalyses, schreef Kelman, levert een denken op dat filosofen maar al te goed kennen: utilitarisme. Utilitarisme zegt dat handelingen het uitvoeren waard zijn als ze meer nut opleveren dan schade, meer kosten dan baten. Maar, zegt Kelman, die handelingen zijn daarmee nog niet

moreel gerechtvaardigd. Liegen kan weinig schade berokkenen en veel baten opleveren, maar is daarmee niet goed te praten. Moedwillig doden zal niemand moreel juist vinden, tenzij de ‘baten’ extreem groot zijn en bijvoorbeeld de dood van vele, onschuldige anderen ermee wordt voorkomen.

Zonsondergang

Tweede bezwaar van Kelman was dat voor een kosten-batenanalyse alles onder dezelfde noemer moet worden gebracht. Die noemer is doorgaans geld. Maar veel zaken kunnen of willen we niet in geld uitdrukken, zoals een mensenleven, stilte, een zonsondergang. En waar het wel kan, hebben economen de neiging te kijken hoeveel geld mensen voor iets over hebben, aldus de filosoof. Hier duikt bij Kelman al het probleem op dat mensen privé een heel andere afweging maken dan ze van de overheid verlangen. Om dan de waarde die iets heeft in private transacties te gebruiken voor politieke besluiten, is een ontkenning van de rol die de burger heeft in het democratisch bestel, besluit hij.

Op dat betoog van Kelman is destijds wel de nodige kritiek gekomen, zegt Mouter, maar dit punt is overeind gebleven: de politicus die een beslissing moet nemen zou door de economische wetenschap geïnformeerd moeten worden over de burgerwaarde die in het geding is, niet de consumentenwaarde.

In discussies over de effecten van economische activiteit op natuur en milieu is door natuur- en milieubeschermers wel bepleit dat die effecten worden meegenomen in de kosten-batenanalyses die overheden laten maken. Maar als mensen het beschermen van natuur en milieu een taak van de overheid vinden, dan komen die effecten in de huidige kosten-batenanalyses niet goed tot uitdrukking, zegt Mouter. Want dan blijkt dat de consument niet zelf voor natuur wil betalen, en krijgt natuur in de kosten-batenanalyse een zeer geringe waarde. Als burgerwaarde uitgangspunt wordt voor de kosten-batenanalyse, dan worden natuur en milieu beter gewaardeerd.

Hoe die waardering dan precies uitvalt, gaan de Delftse onderzoekers in vervolgstudies uitzoeken. In opdracht van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) kijken ze hoe de burger natuur, recreatie en stilte waardeert. En voor het ministerie van economische zaken zoeken ze uit welke waarde de burger hecht aan overheidsinvesteringen in duurzame energie. De burgerwaarde, zegt Mouter, begint erkenning te krijgen.