

## Auto's, vrouwen en wetenschap

Zoals iedereen weet hebben mensen de neiging om zichzelf te overschatten. Daar is ook veel onderzoek naar gedaan. Een bekend voorbeeld is het onderzoek van Svenson<sup>1</sup>. Hierin gaf 93% van de automobilisten in de VS aan dat ze vonden dat ze een betere chauffeur waren dan het gemiddelde. In Zweden was dat percentage lager, maar nog steeds heel ruim boven de 50%. Dat onderzoek bevestigt dus niet alleen ons gevoel dat de medemens zichzelf makkelijk laat bedotten, maar bevestigt ook meteen ons cliché-beeld van de gemiddelde Amerikaan.

De vraag is alleen of dit resultaat niet ook anders geïnterpreteerd kan worden; wat betekent het eigenlijk dat iemand een betere chauffeur is en hoe kan je dat objectief vaststellen? Er zijn zo ongeveer evenveel rijstijlen als chauffeurs. Je hebt degenen die een agressieve stijl hebben, die inhalen wanneer het eigenlijk niet kan, in de file constant van rijstrook wisselen en eigenlijk altijd net te hard rijden, al zullen ze hun eigen rijstijl waarschijnlijk eerder als 'sportief' omschrijven. Anderen rijden rustiger en letten constant op de medeweggebruikers om te zien wat die van plan zijn, om ruimte te maken als die willen invoegen. En zo zijn er nog heel veel andere typen. Het moge duidelijk zijn dat de sportieve chauffeurs de coöperatieve chauffeurs beschouwen als zondagsrijders en dat omgekeerd de coöperatieve chauffeurs vinden dat de sportieve chauffeurs onmiddellijk hun rijbewijs zouden moeten inleveren, om ongelukken te voorkomen. Zodra je je realiseert dat er helemaal geen eenduidige maat is om objectief vast te stellen hoe goed een chauffeur is, maar dat iedereen zijn eigen maat hanteert, dan wordt het ook logisch dat de meeste mensen vinden dat zijzelf, op hun *eigen* schaal, beter zijn dan anderen. Het zou pas echt verrassend zijn als dat niet zo zou zijn. De cruciale fout die gemaakt wordt, is dat de onderzoeker denkt dat het een simpel lineair probleem is en dat zijn of haar mening de maat der dingen is. In die zin is het dus wel degelijk een mooi voorbeeld van zelfoverschatting, maar dan niet door de degenen die ondervraagd werden.

Als we toch over het meten van rijgedrag nadenken, laten we dan ook eens een gedachten-experiment doen. Wat zou er gebeuren als we gedwongen waren om het probleem wél te lineariseren? Stel b.v. dat er maar een beperkt aantal rijbewijzen te vergeven zijn en dat we die alleen aan *objectief* de beste chauffeurs willen geven. Het eerste probleem wordt dan om die objectieve maat vast te stellen. Die maat moet natuurlijk verzonnen worden door mensen die als ervaren chauffeurs worden gezien. Voor de hand liggen diegenen die veel rijden en veel van auto's weten: coureurs, vertegenwoordigers en garagehouders. Dan zal de objectieve maat wel zoiets worden als hoe lang iemand doet over het rijden op een gestandaardiseerd parkoers. Coöperatief gedrag valt niet goed te objectiveren, dus dat hoeft niet meegenomen te worden. Kortom, alleen al door een rangschikking te moeten maken, wordt sommig gedrag beloond en ander afgestraft. Terzijde, het is beslist niet zeker dat deze selectie van chauffeurs ook het veiligste verkeer zal opleveren, ook al was dat misschien wel de oorspronkelijk bedoeling. Het is daarentegen wel waarschijnlijk dat deze vorm van tot één getal versimpelen van een ingewikkeld groepsproces en een individu daarop beoordelen, zal leiden tot het disproportioneel uitsluiten van vrouwen. Niet gepland, maar wel mooi meegenomen.

Dat zal natuurlijk opvallen, en (indirecte) discriminatie mag niet. Hoewel, dan moet je je wel realiseren dat het helemaal geen lineair probleem was en dat de uitkomst weliswaar objectief is, maar lang niet alle aspecten van het probleem meeneemt. Helaas denken heel veel mensen dat het aangehaalde onderzoek inderdaad zelfoverschatting aantoont. Maar wijzelf leiden aan zelfoverschatting door te denken we dat we objectief weten welke chauffeur beter is. Of we praten de bias goed met die andere doodoener 'we weten wel dat de maat beperkingen heeft, maar we moeten nu eenmaal kiezen'.

Helaas is dit ook precies de situatie in de wetenschap, waar banen en geld ook verdeeld worden door eerst een ranglijstje te maken. Ook hier zijn de maten 'objectief' en bepalen de huidige 'top-wetenschappers' dat de nieuwe lichting dezelfde eigenschappen moet hebben als zijzelf. De belangrijkste sociale vaardigheid die getest wordt, is niet of je kan samenwerken, maar of je in staat bent om je naam op zoveel mogelijk artikelen en subsidieaanvragen te krijgen. De eis om een rangschikking te maken op basis van tamelijk eenzijdige getallen leidt dus ook hier ertoe dat vrouwen disproportioneel worden uitgesloten. Niet gepland, maar wel slecht voor de wetenschap.

<sup>1</sup> Svenson, O. (February 1981). "Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers?". *Acta Psychologica* 47 (2): 143148. doi:10.1016/0001-6918(81)90005-6