



De economische waarde van een leven

Het leven is heilig; de waarde ervan kan niet worden gekwantificeerd. Nochtans zijn we in de economie verplicht daarover een vergelijk te treffen. Over dat onderwerp ondervragen¹ we Prof. Jacques Drèze emeritus hoogleraar van de UCL waar hij onderzoeker was aan het CORE. Hij noemt het bedrag van twee tot vier miljoen euro en toont dat het niet alleen om een theoretische oefening gaat. Het is zelfs hoogst noodzakelijk voor een coherent bestuur.

Van waar komt het idee om de waarde van een mensenleven in economische beslissingen te berekenen?

In 2002 stelde een Amerikaanse autofabrikant op één van zijn modellen een ernstig fabricatiefout vast: de brandstoftank was slecht geplaatst en slecht beschermd en brak bij een botsing, wat tot een explosie of brand leidde en de dood van de passagiers tot gevolg kon hebben. De fabrikant evalueert het risico voor de voertuigen in gebruik op 180 waarschijnlijke overlijdens. Zich baserend op de economische waarde van een mensenleven op 200.000 dollar beslist hij niet in te grijpen. De kost om de brandstoftanks van alle in dienst zijnde voertuigen te veranderen, zou de waarde van de 180 geredde levens overstijgen!

Cynisme ten top, zou je kunnen zeggen ... en toch ... Als we alle mensen in levensgevaar bestens zouden willen beschermen op alle gebieden (weg, brand, natuurrampen, terrorisme en ander geweld) zouden onze veiligheidsuitgaven onbeperkt stijgen, ten koste van onze levenskwaliteit. Het gaat er dus om de gulden middenweg te vinden, zowel op dit gebied als op vele andere. Om die te vinden, moet er goed worden nagedacht en vervolgens correct worden gerekend. In het geval van de fabrikant denk ik dat een berekening op basis van een waarde van 200.000 dollar incorrect is.

Druist een economische maximumwaarde van een mensenleven niet in tegen uw ethisch besef?

Naar mijn mening is het eerder een morele plicht, want door zo'n maximumwaarde te handhaven worden er ook meer levens gered.

Hoe rechtvaardigt u de noodzaak om een prijskaartje aan het leven te hangen?

De prijs weerspiegelt de "bereidheid om te betalen" van de kopers. Gelukkig ontsnappen de fundamenteelste waarden (liefde, affectie, broederschap, solidariteit ...) aan het gesjacher. Toch speelt onze bereidheid om te betalen een rol in de concrete uiting van solidariteit. Of het nu gaat om sociale uitkeringen, hulp aan de derde wereld of het opvangen van politieke vluchtelingen, de begrotingsmiddelen die zijn ontstaan uit onze belastingen en heffingen beperken de uitgaven. De hoogte van die belastingen en heffingen weerspiegelt een politiek beeld van de burgerbereidheid om voor solidariteit te betalen.

¹ Hoogleraar J. Drèze neemt goeddeels verwoordingen over uit zijn artikel voor het tijdschrift Regards économiques van het IRES-UCL van juni 2003.



“De waarde van een mensenleven is strikt onmeetbaar aan elke andere waarde en het is zinloos om er een schatting van te proberen maken.” Dat zeiden twee Parijse ingenieurs van de Ecole nationale des ponts et chaussées² veertig jaar geleden in de inleiding van een artikel over ... de prijs van een mensenleven waarmee rekening moet worden gehouden bij beslissingen over verkeersveiligheid! We zetten hun probleem in concrete verwoordingen om.

De plaatsing van verkeerslichten op het kruispunt van twee wegen (bijvoorbeeld de N4 en de N25) verhoogt de veiligheid voor een kostenplaatje van een paar 100.000 euro. Die ingreep verlaagt het risico op dodelijke ongevallen, maar neemt het risico niet weg. De aanleg van een rotonde elimineert zo goed als alle dodelijke ongevallen, maar is drie tot vier zo duur (400.000 euro). Over de investering van dat bedrag wordt goed nagedacht: het komt overeen met de bouw van zes sociale woningen of de toekenning van 70 studiebeurzen of sociale uitkeringen. Dat wil zeggen dat de levenskwaliteit van tientallen personen gedurende meerdere jaren wordt verbeterd. Er wordt ook niet geraakt aan het mensenleven, waarvan de waarde onschatbaar is ... maar we moeten het wel een prijs toekennen om te beslissen waar en wanneer de uitgaven voor een rotonde gerechtvaardigd zijn!

Is er geen conflict tussen het bestuur van de samenleving en de gevoeligheid van individuen?

De benadering die de meeste economen³ aanvaarden, past op de wegeninfrastructuur dezelfde beginselen toe waarop de privébeslissingen van weggebruikers zijn gebaseerd. In het dagelijkse leven worden we immers allemaal gedwongen om keuzes te maken tussen veiligheid en het besparen van tijd of geld. Wie van Leuven naar Namen de wagen neemt, weet dat hij veiliger zou zijn in de trein maar tijd- en comfortwinst zegevieren. Dezelfde automobilist weet dat een duurdere wagen veiliger is, maar hij beperkt zijn uitgaven uit noodzaak of om zich nog andere aankopen te kunnen permitteren die zijn levenskwaliteit verhogen (een cd of een goede wijn, een opleidingsstage voor een kind ...). De conclusie is duidelijk: we streven niet naar absolute veiligheid en aanvaarden compromissen tussen levensbehoud en levenskwaliteit. Die twee doelstellingen zijn onderling vergelijkbaar: de compromissen vullen onze bereidheid in om voor veiligheid te betalen.

Maar niemand heeft het toch over de waarde van zijn leven?

Wie bereid is om 25 euro te betalen om een risico van een op honderdduizend op een (eenmalig en niet-repetitief) dodelijk ongeval te vermijden, handelt alsof de waarde van zijn leven tweeëneenhalf miljoen euro bedraagt. Die zogenaamde maat van "levenswaarde" mag niet letterlijk worden genomen. Het significante gegeven is de prijs (25 euro) die verbonden is aan een lagere sterftekans met 0,01 %. De omzetting naar "waarde van het leven" is ingevoerd om gegevens uit verschillende contexten of studies vergelijkbaar te maken waarbij verschillende niveaus van waarschijnlijkheid worden gehanteerd.

² C. Abraham en J. Thédié, “Le prix d’une vie humaine dans les décisions économiques”, Revue française de recherche opérationnelle, 1960, p.157-168.

³ J.H. Drèze, “L’utilité sociale d’une vie humaine”, Revue française de recherche opérationnelle, 1962, p. 3-28.



Hoe wordt die bewuste waarde van het leven berekend?

Via vragenlijsten wordt de bereidheid van mensen onderzocht om te betalen voor een lagere kans op een dodelijk ongeval. Ook de loonstijgingen in verband met de uitoefening van risicoberoepen zijn duidelijk. Die studies waren talrijker in de Verenigde Staten en in Engeland. De schattingen die daaruit zijn voortgekomen, zijn uiteraard variabel, maar zijn gericht op waarden van twee tot vier miljoen euro.⁴

Na de terroristische aanslag van 11 september 2001 hebben de Amerikaanse autoriteiten compensaties verstrekt ten bedrage van 1,5 tot 2 miljoen euro. Die cijfers geven de waarde achteraf weer. We zien dat de waarde vooraf van een leven van een volwassene verder gaat dan het begrip compensatie, bedoeld om overlevenden te vergoeden. De risiconemer kent (subjectief) een hogere waarde toe aan zijn eigen leven.

De cijfers onthullen dat er een klein tiental rotondes mogen worden aangelegd als dat de hoop geeft om één dodelijk ongeval te voorkomen. Een dergelijke conclusie lag in eerste instantie niet voor de hand. Ze zou degenen moeten geruststellen die vrezen dat bij de economische berekening menselijke waarden worden genegeerd en illustreert het belang van economische studies waarbij een correct theoretische benadering met systematisch empirisch onderzoek wordt gecombineerd.

Bij die studies en de conclusies die eruit volgen, telt vooral een rationalisering van de uitgaven voor zekerheid op verschillende vlakken: weg- en luchttransport, brand, gezondheidszorg, criminaliteit ... Rationaliseren betekent het aantal levens dat wordt gered met de beschikbare middelen maximaliseren. Het probleem stelt zich ook op gemeentelijk niveau (openbaar wegennet-brand-politie) en op het niveau van de complementariteit tussen de gemeentelijke, gewestelijke en federale gezagsniveaus.

We weten dus hoe een samenhangend beleid tussen de verschillende veiligheidsmaatregelen te voeren?

Ja, maar daarover is nog niet alles gezegd. Op het gebied van verkeersveiligheid redden we statistische levens, levens van slachtoffers van wie de identiteit in principe ongekend is. Het enige wat we weten zijn algemene eigenschappen van de bevolking waartoe ze behoren. De bereidheid om te betalen voor veiligheid verschilt evenwel van persoon tot persoon. Die hangt enerzijds af van psychologische redenen en van de middelen die de persoon ter beschikking heeft. Anderzijds hangt het ook af van de aandacht van de overheden om verschillende categorieën van personen te beschermen. We gaan dieper in op beide aspecten.

Het spreekt vanzelf dat de zin om voor veiligheid te betalen toeneemt naarmate het inkomen stijgt: het opofferen van levenskwaliteit dat nodig is om één enkele uitgave voor zekerheid te accepteren, is bij hoge inkomens kleiner dan bij lage inkomens. Empirische studies bevestigen dat duidelijk. Daardoor besteden gemeenten met een welgestelde bevolking meer aan veiligheid dan gemeenten met een minder bevoorrechte bevolking. Ook traditionele luchtvaartmaatschappijen hechten impliciet meer waarde aan het leven van hun passagiers dan busmaatschappijen.

⁴ Cf. W. Kip Viscusi, "The Value of Risks to Life and Health", Journal of Economic Literature, 1993, p. 1912-1946.



Wat het tweede aspect betreft, blijkt uit rondvragen dat veel mensen eerder bereid zijn bepaalde levens te redden dan andere. Het redden van een jongere van 20 jaar zou zo gelijk staan aan het redden van zeven 60-jarigen⁵... Dergelijke dilemma's doen zich vooral voor op het gebied van gezondheid, bijvoorbeeld vanwege de noodzaak om prioriteiten tussen orgaanaanvragers op te stellen of vanwege vragen over de toegankelijkheid van zeer dure behandelingen voor ouderen.

De redenering die leidt tot de verwerping van het beginsel van "veiligheid tegen elke prijs" sluit ook de mogelijkheid uit van "gezondheid tegen elke prijs" en rechtvaardigt dat de sociale zekerheid selectief is in de zorg die zij verleent. De economische analyse wordt verzocht op dat gebied dezelfde rol te spelen als op het gebied van de veiligheid.

Leiden we uit een maximumwaarde voor een mensenleven geen gebrek aan respect voor een mensenleven af?

We zijn bereid om aanzienlijke bedragen (enkele miljoenen euro) uit te geven om een mensenleven te redden. Tegelijkertijd wensen anderen een vertraagde bevolkingsgroei. Is dat niet contradictorisch? Ook hier vallen gezond verstand en economische analyse samen: de twee problemen zijn volledig gescheiden.

De bereidheid van een persoon om voor veiligheid te betalen, is zo goed als onafhankelijk van een al dan niet aanwezige kinderswens⁶.

Respect voor het leven is een belangrijke ethische waarde. Die wordt hier niet buiten spel gezet. We verzetten ons stevast tegen de kleinste medewerking aan het veroorzaken van de dood. Terzelfdertijd beperken wij onze bereidheid om voor veiligheid te betalen, om onze levenskwaliteit te behouden.

Brussel, 24 oktober 2017

⁵ Cf. M.L. Cropper, S.K. Aydede et P.R. Portney, "Preferences for Life Saving Programs: How the public Discounts Time and Age", *Journal of Risk and Uncertainty*, 1994, p. 243-265.

⁶ Cf. J.H. Drèze, "From the Value of Life to the Economics and Ethics of Population: the Path is Purely Methodological", *Recherches économiques de Louvain*, 1992, p. 147-166.