

De fantastische wetenschap



Marga van Zundert

De wetenschap voor nul verkeersdoden bestaat al

In mijn dochters middelbare-schooltijd kwamen twee leerlingen om in het verkeer. Ze werden aangereden op de fiets op weg naar school. Je zwaait je kind 's ochtends uit en het komt nooit meer thuis. Ik durf er niet eens aan te denken; het is de diepste angst en engste nachtmerrie van elke ouder.

Maar het gebeurt. In Nederland zijn auto's een van de belangrijkste doodsoorzaken onder tieners. Vorig jaar kwamen 24 fietsende kinderen nooit meer thuis, 24 immense drama's. De dood van hun schoolgenootjes maakte ook diepe indruk op mijn dochters: groepjes huilende vrienden, een betraande docent, de gedenktafel met foto's, gedichten, kaarsjes en muziek.

De meeste doden in het Nederlandse verkeer vielen begin jaren zeventig. Steeds meer mensen konden zich een auto veroorloven en wegen werden drukker. De vooruitgang kreeg ruim baan met snelwegen en brede autowegen dwars door steden en dorpen.

Het aantal slachtoffers stijgt weer. In 2010 kwamen er 162 fietsers om, vorig jaar 270.

Dat zorgde voor jaarlijks meer dan drieduizend verkeersdoden. Dat is iedere week een volle bus.

De actiegroep 'stop de kindermoord', gestart door ouders die een kind hadden verloren, zorgde voor een omslag. Er werd geluisterd naar verkeerswetenschappers. Autogordels werden verplicht. Er kwam een maximumsnelheid en meer fietspaden, verkeersdrempels en anti-alcoholcampagnes. Dat hielp. Het aantal verkeersdoden daalde gestaag tot het in 2010 stakte rond de zeshonderd. Dat zijn nog altijd twaalf slachtoffers per week.

Maar het lijkt de verkeerde kant op te gaan. Het aantal fietsers en voetgangers dat sterft, stijgt weer. In 2010 kwamen er 162 fietsers om, vorig jaar 270. Smartphones en de snellere e-bikes worden vaak genoemd als oorzaak. Maar vergeet niet de toenemende drukte op straat. Het aantal personenauto's steeg in coronatijd met 5 procent tot een record van negen miljoen nu. Zeker twee derde van de fietsers

en voetgangers komt om door een aanrijding met een voertuig.

Hoe keren we de trend? In de boeken van sciencefiction-godfather Isaac Asimov is de oplossing helder: voertuigen worden robotgestuurd. Alles wat rijdt of vliegt heeft elektronische 'ogen' en een 'brein' dat alle botsingen voorkomt. Want ze volgen Asimovs beroemde eerste robotwet: robots zorgen altijd en immer dat mensen geen letsel overkomt.

Er bestaan inmiddels zelfrijdende Tesla's. En in de VS en China rijden autonome taxi's rond. Maar die blijken helaas niet perfect. Autoriteiten in de VS telden in drie jaar dertien dodelijke ongelukken met Tesla's waarbij de automatische piloot reed. Een taxi-bedrijf Cruise moest vorig jaar alle 950 taxi's in Californië van de weg halen nadat een voetganger werd doodgereden.

De verkeerswetenschap weet allang wat effectief is om fietsers veilig te laten thuiskomen. En nee, dat is geen helmplicht. Het belangrijkste is fietsers scheiden van alle verkeer dat harder dan dertig gaat. Aparte fietspaden dus. Geen geschilderde fietsstroken, maar een aparte route of een echte afscheiding. En in woonwijken of het centrum waar scheiden bijna onmogelijk is: een maximumsnelheid van dertig zoals in Amsterdam. Bij die snelheid is een dodelijk ongeluk bijna uitgesloten.

25 jaar geleden was in de Tilburg een proef waarbij auto's en bussen via satelliet-controle niet harder konden dan dertig. De deelnemende chauffeurs waren overwegend positief. En met de huidige elektronica in auto's zou zo'n maatregel nog makkelijker zijn. Toch is er nooit een vervolg gekomen. Geen politieke partij of burgemeester die de vrijheidslievende automobilist een graspietje in de weg durft te leggen.

Het stijgend aantal verkeersdoden is reden om meer vaart te zetten achter de gescheiden fietspaden en dertigkilometerzones. Maar ook om serieus naar automatische snelheidsbegrenzing te kijken. Een van de schoolgenootjes van mijn dochters werd doodgereden door een notoire hardrijder die met minstens honderd door rood racete. Ik stel voor om te beginnen met automatische snelheidsbegrenzing rond scholen, op de tijden dat scholieren op de fiets zitten. Protesterende automobilisten stuur ik naar de herdenkingskast op mijn dochters oude school. Ze mogen daar nog eens goed nadenken waar vrijheid of het leven om draait.