

Go for zero met ingenieurs



De Standaard* - 16 Jan. 2015
Pagina 36

* De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Limburg, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/West-Vlaanderen

Er zijn systemen die een indommelende chauffeur wakker maken. Er zijn er die voorkomen dat je te snel rijdt. Die voorkomen dat je kan starten zonder gordel. Waarom gebruiken we ze niet, vraagt Hendrik Cammu.

Dodelijke ongelukken zijn bijna altijd het gevolg van menselijk falen, vertaald als 'onaangepast rijgedrag'. Inzicht in dat eigen rijgedrag is zo goed als nul.

Het valt mij altijd op hoe slordig wij onze taak als piloot opnemen. Rijden terwijl we bellen, eten, roken, rondkijken, we doen het zonder nadenken. Even aan de radio frullen of iets in het handschoenkastje zoeken kan voldoende zijn om een meter uit te wijken en een fietser mee te scheppen wiens leven je dramatisch verandert.

We ondervinden ook weinig nadeel van dat slordig gedrag, omdat de kans dat we tijdens ons leven iets zeer ernstigs meemaken in het verkeer ongeveer 1 procent bedraagt. Maar omdat we met miljoenen de weg opgaan is het slachtoffersaldo aanzienlijk: 40.000 doden per jaar op de weg in de EU, 750 in België. Het leed voor de achterblijvers is immens. Het slijt wat, maar het gaat nooit weg. Uit gegevens van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid is bekend dat het aantal doden (met 10 procent) en zwaargewonden (met 50 procent) wordt onderschat. Van de zwaargewonden zal, en dat is nog een voorzichtige raming, één op de tien een ernstige en blijvende handicap overhouden. Om een of andere reden worden de levenslang gehandicapten, ook minstens 750 per jaar in België, vakkundig verzwegen. Alleen de doden worden geteld.

Ik heb onder mijn patiënten verschillende vrouwen die na een ongeluk zichzelf moeten sonderen en/of gedeeltelijk verlamd zijn. Ik denk aan een jonge vrouw, ingenieur, die door een wildeman werd omvergereden, in coma lag, ontwaakte, maar voor de rest van haar leven het verstandelijk niveau van een tienjarige zal hebben.

Draagvlak?

Het maakt mij boos en triest. Waarom? Omdat we veel meer kunnen doen om het aantal slachtoffers te verminderen. Het is niet door te wachten op een 'draagvlak' of een 'mentaliteitswijziging' van de chauffeur dat we er zullen komen. Het zijn zonder twijfel de ingenieurs met hun intelligente ontwerpen die de grootste bijdrage hebben geleverd tot de daling van het aantal doden: niet alleen door de veiligheidsgordel en ABS, maar ook door de autostructuur zelf veiliger te maken. Welnu, laat de ingenieurs het karwei afmaken. Hoe meer je de wagen automatiseert, hoe veiliger hij wordt. Geef hen de opdracht en steun hen politiek.

De autoriteiten moeten dringend de bestaande technologie verplicht invoeren in ons wagenpark. Absolute prioriteit is de standaard ingebouwde snelheidsregelaar, de Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA), die ons de snelheidslimieten zal doen naleven en waarvoor mobiliteitsexpert Kris Peeters in deze krant al pleitte (DS 3 januari).

Maar er kan veel meer. Een greep: De 'Adaptive Cruise Control', waarbij de auto niet start als de inzittenden hun gordel niet dragen. Een minicamera die ons wekt als we achter het stuur dreigen in te dommelen. Airbags die eerder aan de buitenkant van de auto, tussen voorruit en motorkap, opgeborgen zijn om de aangereden voetgangers te beschermen. Het alcoholslot, een zwarte doos, bumpers in elastisch en dempend materiaal. De technologie bestaat. A propos, verbiedbullbars, dat stalen gewel aan de voorkant van 4x4's.

Schuldig verzuim

Ik weet het, politici nemen niet graag onpopulaire maatregelen waarbij de auto aan de leiband wordt gelegd. Denk aan wijlen Jos Chabert (CVP). Hij was de grondlegger van de snelheidsbeperking tot 120 kilometer per uur, de alcoholbeperking tot 0,8 promille en de verplichte gordel. Zijn collega's waarschuwden hem voor een electorale afstraffing. Het tegendeel bleek. Het heeft hem veel stemmen opgeleverd. Vijftig jaar geleden (1965) verscheen het boek *Unsafe at Any Speed: the Designed-in Dangers of the American Automobile*. In dat boek dreef de Amerikaanse consumentengoeroe Ralph Nader de spot met de overheid en de autosector omdat ze bestaande kennis niet gebruikten om voertuigen veiliger te maken. Dat heet schuldig verzuim. Had de technologie de limieten van het verkeersgedrag bepaald, vele slachtoffers hadden nog geleefd. Voor hen en voor de nabestaanden was het een wereld van verschil geweest.

Hendrik Cammu

Copyright © 2015 Corelio. Alle rechten voorbehouden