

Verkeer, obesitas, corona en verloren levensjaren

De wereldwijde bereidheid om complete economieën stil te leggen teneinde het aantal coronadoden terug te dringen schept perspectieven voor het bestrijden van leed dat we wel accepteren. Neem verkeersslachtoffers: dagelijks 3700 doden en, afhankelijk van het criterium, 55.000 tot 135.000 gewonden met blijvend letsel. Van half januari tot 23 april vielen er 185.000 coronaslachtoffers en 363.000 verkeersdoden.

Iedereen vindt de tol van het verkeer normaal, als je afgaat op de media, want die hebben het er haast nooit over. Ja, als er een vliegtuig neerstort met 80 doden in één klap – dat is natuurlijk wel nieuws. Of als er in Equador een bus in een ravijn stort met 30 doden, dat is beslist iets voor het NOS Journaal – *Naar de oorzaak van het ongeval wordt een onderzoek ingesteld.*

Coronadoden zijn overwegend mensen die er al een leven op hebben zitten, verkeersslachtoffers zijn overwegend jong. Negentig procent van alle kindersterfte in ontwikkelingslanden komt door verkeersongevallen. Het aantal coronadoden zal gaan pieken en dan weer gaan dalen, het aantal verkeersdoden zal blijven stijgen en bedraagt nu 1,35 miljoen mensen per jaar.

En vergelijk verkeer en corona nu eens niet in aantallen verloren levens maar in verloren levensjaren - een betere manier de schade te berekenen - en het verkeer blijkt nog weer gevaarlijker dan corona. Een man van 80 heeft in Nederland een levensverwachting van 8,4 jaar en een man van 20 heeft statistisch nog

61,1 jaar voor zich. Die cijfers verschillen sterk per land maar het is overduidelijk dat het aantal verloren levensjaren door corona wereldwijd relatief laag zijn vergeleken met het verkeer. En dan is er nog het astronomische aantal verloren levensjaren wereldwijd in de komende decennia ten gevolge van het stil leggen van al die economische en maatschappelijke activiteit: vergeleken daarmee zal corona op de eindafrekening peanuts blijken.

De anti-coronamaatregelen mogen disproportioneel zijn, ze bieden wel mogelijkheden. Is het huidige politieke klimaat niet het juiste moment voor drastische maatregelen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen richting nul? Denk aan een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom en 50 daarbuiten en aan een verplichte laag schuimrubber rond iedere auto. En dat allemaal wereldwijd natuurlijk. De prijs voor de economie zou hoog zijn, maar er zouden medemensen in leven blijven die anders zouden omkomen en dan is geen prijs te hoog. Toch? En hoeveel bedden in ziekenhuizen en plaatsen in revalidatiecentra zouden er niet vrijkomen? Daar kunnen dan weer coronapatiënten in.

Of neem obesitas, met jaarlijks wereldwijd vier miljoen dodelijke slachtoffers, 10.000 per dag. Geen goed voorbeeld omdat die mensen slachtoffers zijn van hun eigen gedrag? Deels. Ze zijn ook slachtoffers van een samenleving waar spirituele waarden en een streven naar innerlijke groei plaats hebben gemaakt voor het materialisme, dat weer wortelt in het aantoonbaar onjuiste geloof dat de dood het einde is van alles oftewel in de *you only live once* illusie. Bij het materialisme - zeker in het Westen de dominante religie van dit moment - zijn genotzucht en eten

centrale waarden, met massale obesitas als gevolg. Ook dat valt te bestrijden, zeker met die WHO mentaliteit van nu. Dus voor iedereen die materialistische ideeën verspreidt verplichte mondkapjes, maar dan van het soort waar geen geluid doorheen komt.

En dan nog een mogelijkheid waar niet vaak over wordt gesproken: een aanval op *alle* sterfgevallen. Nu zijn dat er 150.000 per dag. De beuk erin! Dat we dat tolereren! De oplossing is een stop op alle geboortes, en dat vraagt om een scheiding tussen de sexen. Bij voorbeeld alle mannen naar het zuidelijk halfrond en vrouwen naar het noordelijk. Dan hebben we binnen een eeuw de dood uitgebannen. Toekomstige generaties zullen ons dankbaar zijn - oh nee, sorry. Maar de fauna van planeet aarde vast wel.

Michiel Hegener, 23 april 2020

www.michielhegener.nl

-