

**Uit het Eindrapport van de Raad voor de Verkeersveiligheid
"Van Oprichting tot Opheffing"
Den Haag, februari 1997, pp. 30-32.**

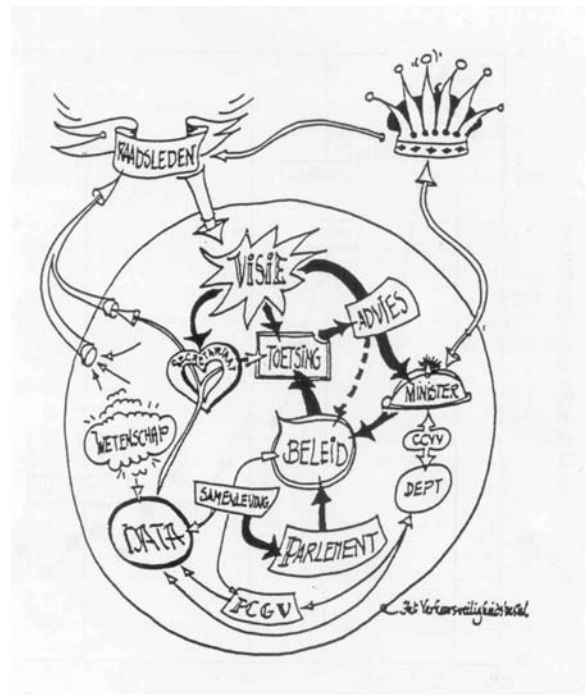
[met enkele typografische correcties, een toegevoegde noot en een Addendum 2008]

Negen jaren in een Luchtballon

In 1977 liet de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, drs. T. Westerterp de ballon van de—aanvankelijk nog *voorlopige*—Raad voor de Verkeersveiligheid op. Ik mocht deel uitmaken van de bemanning die in september van dat jaar opsteeg onder leiding van mr. Pieter van Vollenhoven, die zich weldra zou ontpoppen als de Nini Boesman¹ van de Verkeersveiligheid. Wel waren er, naar mij later is gebleken, vooraf twijfels gerezen over mijn luchtwaardigheid. Als actief wetenschappelijk onderzoeker was ik immers in beginsel belanghebbende bij het vele belangrijke wetenschappelijke werk dat de Raad zou gaan entameren. Zou ik me daarvan wel kunnen losmaken, zo had men zich afgevraagd. Het viel mee... In de eerste plaats kon ik me op grote hoogte redelijk goed distantiëren van hetgeen er op de grond gebeurde. In de tweede plaats deed de Raad toen het erop aankwam lang niet zoveel aan onderzoek als ik als wetenschapsbeoefenaar eigenlijk noodzakelijk of wenselijk vond.

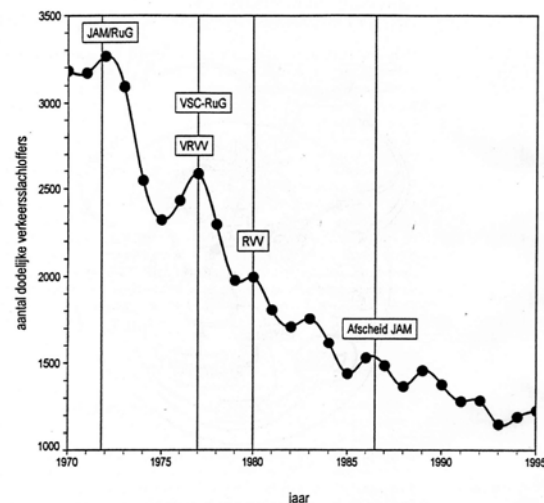
Mijn raadsjaren bestrijken een periode van negen jaar, van 1977 tot 1986. Negen jaren in een luchtballon.² Voor een vice-voorzitter—in 1980 werd ik tot deze hoge functie geroepen—waren dit prachtige jaren. Jaren *sine cura* zoals ik die nimmer te voren had gekend en ook daarna vrijwel nooit meer heb ervaren. De voorzitter verzuimde in al die jaren niet één vergadering en hij liet zich bovendien bij geen enkele bestuurlijke of representatieve aangelegenheid vervangen. Kortom, ik mocht me niet met onderzoek bemoeien en hoefde ook niet in te springen bij externe verplichtingen. Of toch?... Eénmaal ben ik bij een dergelijke activiteit ingeschakeld en soms schrik ik daarvan nog wakker.

De voorbeeldige plichtsbetrachting van de voorzitter stelde mij in staat mij geheel toe te leggen op mijn pogingen de Raadsballon op te stuwen tot de ijle hoogten van de intellectuele stratosfeer. Dit resulteerde al in 1979 tot een model van de *Structuur van de Raadsbemoeyenis* dat inderdaad frappante gelijkenis vertoont met een stratosfeerballon in een stormachtige omgeving. Het zal dus geen verbazing wekken dat de leden van de Raad de presentatie van dit model destijds ademloos aanhoorden. Na een diepe stilte waarin men slechts de pen van Mevrouw Hielkema hoorde krassen hervond de voorzitter als eerste zijn woorden: "*Fántástisch!*..." Hoezeer de *Structuur van de Raadsbemoeyenis* het denken van de Raad en vooral van het secretariaat heeft beïnvloed in de daaropvolgende jaren blijkt wel uit het feit dat het model in 1986 nog steeds een prominente plaats bekleedde. Zo verschijnt het bijvoorbeeld op de voorzijde van het menu van het diner ter gelegenheid van mijn afscheid als raadslid op 22 april 1986.³



Nu is daar dan, bijna twintig jaar later, de landing. De ballon is leeggelopen. Tijd voor een evaluatie en voor een eindrapport. Wat heeft de Raad bereikt? Voor de beantwoording van deze vraag bezien we het verloop van het aantal verkeersdoden in de afgelopen vijftientig jaar zoals weergegeven in de onderstaande grafiek. De getoonde reeks vangt aan met het jaar 1970. Twintig trieste en machteloze jaren waren daaraan voorafgegaan in de loop waarvan het aantal dodelijke slachtoffers was opgelopen van 1000 tot 3000, een gemiddelde toename van 5,6 procent per jaar. Het hoogste punt van de grafiek valt in 1972 met een totaal van 3264 verkeersdoden—een slagaderlijke bloeding in ons maatschappelijk vaatstelsel. Omstreeks die tijd echter had de Vereniging Noordelijk Technisch Wegenbouwcentrum besloten een leerstoel in de Verkeersveiligheid te vestigen aan de Rijksuniversiteit Groningen en mij daarop te benoemen. Kort daarop vangt een indrukwekkende daling aan van het aantal verkeersslachtoffers: liefst 30 procent in een periode van drie jaar.

Rond 1975 stagneert deze ontwikkeling en begint het aantal slachtoffers weer te stijgen. Maar als in 1977 de instelling van de Voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid eenmaal een feit is zet de daling zich voort met 25 procent tussen 1977 en 1980, een jaar waarin wederom een toename dreigt. Als de Raad in 1980 zijn definitieve status krijgt doet zich evenwel aanstonds weer een daling van bijna 30 procent voor. Een nieuwe terugval dient zich aan in 1985. Door mijn afscheid als raadslid in 1986 wordt echter ook deze dreiging afgewend: tussen 1986 en 1993 neemt het dodental nogmaals met 25 procent af, zij het nu met horten en stoten. Ten slotte treedt vanaf 1993, wanneer het duidelijk wordt dat de tijd voor de Raad gekomen is, een hernieuwde stijging op van het aantal verkeersslachtoffers waarvan het einde thans (najaar 1996) nog niet in zicht is. Deze analyse illustreert dat onze goede Raad niet duur is geweest: een halvering van het aantal verkeersdoden bij een uiterst bescheiden budget.



Hoe moet het nu verder? Lang geleden, ik meen in 1966, heeft Barbara Preston, een prominente Engelse onderzoekster op dit gebied, laten zien dat verkeerstechnische maatregelen zoals inhaalverboden of veranderingen in de wegarchitectuur na enkele maanden zijn uitgewerkt, althans als veiligheidsmaatregel. Haar analyse toonde ook aan dat blijvende winst voor de verkeersveiligheid bereikt kan worden als iedere zes maanden een nieuwe maatregel wordt getroffen. *Wat* er gebeurt—een puntenstelsel, een vangstquotum voor snelheidsovertreders, of controle van de fietsverlichting—is betrekkelijk onbelangrijk maar van de keuze van het juiste moment hangt veel af. *Non quid sed quando valet!*, zoals ik in zulke gevallen pleeg te zeggen: het komt niet aan op het *Wat* maar op het *Wanneer*. In navolging van Preston meen ik dat ook bestuurlijke activiteiten op het gebied van de verkeersveiligheid, zoals het instellen van een raad en het weer opheffen van een raad, een eigen levenscyclus vertonen. Figuur 2 doet vermoeden dat de lengte van deze cyclus ongeveer drie jaar bedraagt. In dit licht bezien heeft de onvolprezen Raad voor de Verkeersveiligheid het buitengewoon lang volgehouden. En met succes! Maar mijn vraag was, hoe moet het nu verder? Van Barbara Preston hebben we geleerd dat vele kleine maatregelen hetzelfde effect kunnen hebben als een grote. Jawel, maar alleen als dergelijke kleinschalige maatregelen op de juiste manier aan elkaar geknoopt zijn. En dat nodigt uit tot bestuurlijk macramé. De Raad voor de Verkeersveiligheid sluit zijn verkennende en verrijkende werkzaamheden af. Op de drempel van het Derde Millennium lijkt daarmee voor Nederland het tijdperk van heteluchtballon en verre einders voorbij. Wat een ontkenning!

Noten

¹⁾ Nini Boesman: internationaal befaamd ballonvaarster; gedurende een halve eeuw (1948-1998) het boegbeeld van de Nederlandse ballonsport [*noot toegevoegd in 2008*].

²⁾ Naar Jules Verne: *Vijf weken in een luchtballon*. Amsterdam: Elsevier. (Oorspr. titel *Cinq semaines en ballon*, 1863)

³⁾ Zelfs nu, bij de voorbereiding van dit 'eindrapport' bleek mij dat het model ook vandaag (16 december 1996) nog bij het secretariaat van de Raad voortleeft, al doet de aanduiding "dat ding met al die bollen en pijlen" vermoeden dat er sedert 1979 toch iets van het inzicht verloren is gegaan.

Leiden, 16 december 1996
Prof.dr. J.A. Michon
lid RVV 1977-1986
vice-voorzitter 1980-1986

Link to author's website
<http://www.jamichon.nl>

Addendum 2008

Wat zich ten tijde van de opheffing van de Raad voor de Verkeersveiligheid nog als een mistige mogelijkheid ver achter de horizon liet aanzien, werd enkele jaren later toch gerealiseerd: de instelling van een veel meer omvattende [Onderzoeksraad voor de Veiligheid](#). Daarmee is een passende reactie gegeven op de vooruitziende blik en de bewondering afdwingende vasthoudendheid van de voorzitter, die al heel vroeg in de geschiedenis van de RVV de instelling van een dergelijk overkoepelend instituut bepleitte.

Leiden, 6 november 2008