



mr. Koos Spee | vicevoorzitter van de EHC Foundation

“Aantal verkeersdoden stijgt door onvoldoende handhaving”

Interview met Koos Spee

door Peter van Steen

Ter gelegenheid van haar vijftienjarig jubileum heeft EHC Arbeidskundig Advies & Zorgmanagement in Leiden een stichting opgericht, de EHC Foundation, die acties wil ondernemen met het doel ongevallen te voorkomen. Het gaat hierbij om ongevallen in de meest brede zin van het woord: ongevallen in en rond de woning, ongevallen op het werk en natuurlijk ook ongevallen in het verkeer. Vanwege zijn expertise op het vlak van veiligheid en onveiligheid in het verkeer is mr. Koos Spee gevraagd als vicevoorzitter zitting te nemen in het bestuur van de EHC Foundation. Voor het PIV-Bulletin was dit aanleiding Koos Spee te interviewen over het huidige veiligheidsniveau op de Nederlandse wegen.

“...het televisiekijkend publiek probeer ik op het gebied van verkeersveiligheid op een hoger plan te krijgen door bijvoorbeeld de risico's van het gebruik van de telefoon op de fiets of in de auto te benadrukken. Als het over verkeersveiligheid gaat, heb ik in elke situatie wel een advies en weet ik op elke vraag een antwoord.”

Koos Spee

De EHC Foundation – EHC staat voor Expertise Human Capital – werd eerder dit jaar opgericht om projecten te initiëren met het oogmerk ongevallen te voorkomen. Het gaat daarbij niet alleen om alle typen ongevallen, maar ook om doelgroepen in alle leeftijdsgroepen. Voorlichting zal daarbij ongetwijfeld een belangrijk instrument zijn, bijvoorbeeld aan jongeren die net hun rijbewijs hebben gehaald of aan ouderen die activiteiten in en rond de woning ondernemen. Gaat het om ongevallen in het verkeer, dan is Koos Spee de zegsman bij uitstek namens de EHC Foundation.

“Voordat je gaat handhaven kun je ook kijken hoe je het gedrag van de verkeersdeelnemers kunt verbeteren, bijvoorbeeld door de weg zodanig in te richten dat het niet meer mogelijk is om te hard te rijden. Dan heb je al een stuk gewonnen en kun je ook de handhaving verminderen.”

Koos Spee

Veiligheidsbewustzijn

Na een loopbaan als politieagent op straat, bij de recherche en als verkeersschout in Utrecht werd Koos Spee in 1986, nadat hij zijn doctoraal examen in de rechten had behaald, benoemd tot officier van justitie bij het parket Utrecht. Aanvankelijk deed hij alle voorkomende zaken, met fraudemisdrijven als taakaccent. In 1996 ging hij aan de slag als landelijk verkeersofficier. Twee jaar later richtte hij het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie op, het tegenwoordige Landelijk Parket Verkeer. Vanuit deze organisatie adviseerde Spee het college van procureurs-generaal en de ministers van Justitie en Verkeer en Waterstaat. Landelijke bekendheid kreeg hij door zijn rol in het televisieprogramma *Wegmisbruikers!* Hij treedt nog regelmatig op in dit populaire programma. Koos Spee wordt dit jaar 74 en is dus al geruime tijd met pensioen, maar hij

houdt zich nog steeds bezig – als adviseur, spreker, auteur en lid van diverse commissies – met verkeersveiligheid, onder meer ook vanuit zijn bureau VerkeerDeBaas.nl. Vorig jaar nog verscheen zijn boek *Een flitsende carrière*. Bij dit alles heeft hij één doel voor ogen, namelijk het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. “Ik adviseer bijvoorbeeld wijkraden en bewonerscommissies over het veiliger maken van woongebieden, door snelheidsbeperkingen, het aanbrengen van drempels, asverschuivingen en dergelijke. Ik adviseer transportbedrijven over het veiligheidsbewustzijn van hun chauffeurs en ik adviseer gemeenten over onder meer de inrichting van kruisingen, speciale opstelstroken voor fietsers bij verkeerslichten en de plaats van snorfietzen in het verkeer. En het televisiekijkend publiek probeer ik op het gebied van verkeersveiligheid op een hoger plan te krijgen door bijvoorbeeld de risico's van het gebruik van de telefoon op de fiets of in de auto te benadrukken. Als het over verkeersveiligheid gaat, heb ik in elke situatie wel een advies en weet ik op elke vraag een antwoord.”

Zelfhandhavend

In zijn functie als landelijk verkeersofficier was handhaving zijn vakgebied bij uitstek. Toch wil hij niet beweren dat handhaving in alle onveilige verkeerssituaties zalgigmakend is, integendeel. “Verkeersveiligheid gaat niet alleen over handhaving”, zegt Spee. “Vaak wordt te snel gezegd: er wordt daar te hard gereden, dus we gaan handhaven. Vroeger ging ik dan eerst met de wegbeheerders om de tafel zitten om te bespreken waarom op die weg te hard werd gereden en waarom die situatie daar gevaarlijk was. Voordat je gaat handhaven kun je ook kijken hoe je het gedrag van de verkeersdeelnemers kunt verbeteren, bijvoorbeeld door de weg zodanig in te richten dat het niet meer mogelijk is om te hard te rijden. Dan heb je al een stuk gewonnen en kun je ook de handhaving verminderen. Ik heb destijds vaak met gemeenten afgesproken dat we best tijdelijk wilden handhaven, maar er wel van uitgingen dat de zaak snel op de schop zou gaan. Door een weg beter aan te leggen kun je die zelfhandhavend maken en hoef je er geen politie meer op af te sturen. Lukt het niet de infrastructuur zo te verbeteren dat er geen overtredingen meer worden gemaakt, probeer het dan eerst met voorlichting en communicatie, dus opvoeding. Handhaving moet eigenlijk het sluitstuk zijn.”

Hoe veiliger, hoe roekelozier

Handhaving moet het sluitstuk zijn wanneer andere maatregelen tekortschieten. Die andere maatregelen echter worden naar de mening van Koos Spee nogal eens verkeerd uitgevoerd of ze schieten hun doel jammerlijk voorbij. Toen hij eens in Suriname was – hij was daar om de Surinaamse regering in verkeerskwesaties van advies te dienen – bemerkte hij dat motorrijders en bromfietzers weliswaar verplicht werden een helm te dragen, maar dat

“Wel blijkt in de praktijk dat mensen in veiligere auto's harder gaan rijden. Mensen denken dat ze minder risico lopen en dus wel harder kunnen. Nadat de autogordel verplicht was gesteld, zagen we de gemiddelde snelheid omhooggaan en het gedrag van mensen roekelozer worden.”

Koos Spee

er geen voorschriften voor die helmen bestonden. Die werden dan ook bij de Chinese supermarkt aangeschaft, waar een plastic helm maar een of twee Surinaamse dollar kostte. "Natuurlijk zijn goede beschermingsmiddelen heel belangrijk", zegt hij. "Auto's zijn met kooiconstructies en met de plicht een gordel om te doen, veel veiliger geworden. Dat heeft wereldwijd honderdduizenden doden en letsels gescheeld. Wel blijkt in de praktijk dat mensen in veiligere auto's harder gaan rijden. Mensen denken dat ze minder risico lopen en dus wel harder kunnen. Nadat de autogordel verplicht was gesteld, zagen we de gemiddelde snelheid omhooggaan en het gedrag van mensen roekelozer worden."

“We hebben heel veel verkeersborden en een gemeente moet gewoon regelmatig nagaan welke borden nog wel zin hebben en welke niet meer. Aan de andere kant moet je oppassen dat je er niet te veel weghaalt.”

Koos Spee

Overbodige verkeersborden

Ook de veelheid aan verkeersborden op sommige plaatsen vindt Koos Spee een gruwel. "Je hebt van die palen waarbij je stil moet gaan staan om eerst alle borden onder elkaar te bekijken voordat je verder kunt rijden. Dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn. Net nog zag ik op Twitter een 60-kilometerbord langs een smalle zanderige bosweg vol kuilen. Bij een snelheid van 25 kilometer per uur zou je al een binnen- en buitenhelm in de auto moeten dragen! We hebben heel veel verkeersborden en een gemeente moet gewoon regelmatig nagaan welke borden nog wel zin hebben en welke niet meer. Aan de andere kant moet je oppassen dat je er niet te veel weg-

haalt. In het verleden heb ik veel strafzittingen bij kantonrechters gedaan en vaak werd dan de bewijslast moeilijk op het moment dat er geen duidelijke regelgeving of geen duidelijke bebording was. Het kan bijvoorbeeld voor iedereen duidelijk zijn dat een bepaald pad een fietspad is. Maar wanneer dat niet met een bord wordt aangegeven en een motorrijder gaat erop rijden, dan heb je geen poot om op te staan."

120 is hard zat

Ook de verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen naar 100 kilometer per uur overdag, eerder dit jaar, is naar de mening van Koos Spee op het gebied van verkeersveiligheid geen gelukkige maatregel. "Ik vind dat een slechte zaak", zegt hij. "Ik ben er een voorstander van om dag en nacht 120 kilometer per uur te mogen rijden. Moet het minder zijn, dan heb je de matrixborden om dat aan te geven. Overdag kun je toch meestal maar 70, 80 of 90 rijden. Na zeven uur 's avonds mag je dan nu 130 kilometer per uur, maar ik weet nog wel vanuit mijn praktijk dat vooral 's avonds en 's nachts de meest vreselijke ongevallen gebeuren, omdat het dan donker is en veel mensen harder willen rijden. 130 kilometer per uur lijkt me dus helemaal niet zo geweldig, 120 is 's avonds en 's nachts hard zat."

Als een kaartenhuis ingestort

Waar dan uiteindelijk handhaving toch noodzakelijk is, moet die ook streng en zichtbaar zijn, vindt Koos Spee. En in zijn ogen ontbreekt het daaraan. "Er wordt slecht gehandhaafd", zegt hij, "heel slecht. Ik heb er destijds jaren voor geknokt om geld te krijgen en heb vervolgens afspraken met de korpschefs gemaakt hoeveel geld ze kregen om extra te handhaven. En dan ging het echt om de inzet van mensen en middelen. Ik kan me herinneren dat mij in een vergadering van hoofdofficieren werd verweten dat ik nogal gemakkelijk deed met extra geld. Toen stond een andere hoofdofficier op en zei: ik zou willen dat het in de drugscriminaliteit net zo was georganiseerd als Spee doet. Die zorgt er tenminste voor dat hij als een bok op de haverkist zit met uitsluitend voor het verkeer geormerkte gelden. Het ging zelfs zo ver, dat een korpschef die een keer vanwege de varkenspest extra mensen moest inzetten, mij belde en vroeg of dat mocht. Hij beloofde me twee weken erna extra mensen voor het verkeer in te zullen zetten. Het gaat erom dat je op een gegeven moment duidelijke regels hebt en goede afspraken maakt. Sinds ik met pensioen ben, is dat als een kaartenhuis in elkaar gestort. Je ziet dat de politiek andere prioriteiten heeft. Er moet gewoon veel meer blauw op straat. Wie langs de Verkeerspolitie in Waddinxveen rijdt, ziet tien dikke Volvo's buiten staan. Die zijn niet op de weg, die staan voor de deur."

“Het gaat erom dat je op een gegeven moment duidelijke regels hebt en goede afspraken maakt. Sinds ik met pensioen ben, is dat als een kaartenhuis in elkaar gestort. Je ziet dat de politiek andere prioriteiten heeft. Er moet gewoon veel meer blauw op straat. ”

Koos Spee

Pakkans creëren

Gebrek aan handhaving is volgens Koos Spee een van de oorzaken van het stijgende aantal verkeersdoden in de afgelopen jaren. “Absoluut”, zegt hij. “Toen ik in 1996 als landelijk verkeersofficier begon, hadden we meer dan 1.200 verkeersdoden per jaar en toen ik wegging, waren het er 565. Die daling lag natuurlijk niet helemaal aan het Bureau Verkeershandhaving, maar we hadden wel invloed. We zagen gewoon dat als er in een bepaalde regio strakker werd gehandhaafd, het aantal aanrijdingen daar begon te dalen. En bij handhaving gaat het niet alleen om het aantal verbalen. Het gaat om de beleving van de pakkans. Mensen moeten het gevoel hebben dat ze aan de kant van de weg kunnen worden gezet, hun rijbewijs kunnen kwijtraken of dat hun auto in beslag kan worden genomen. Daarom moet je op een gegeven moment die pakkans ook echt creëren en daar echt aan werken. Je moet daar constant mee bezig zijn. Hetzelfde geldt voor het gebruik van de telefoon op de fiets. Dan worden er even een aantal verbaaltjes opgemaakt en wanneer dat over is, zie je iedereen weer met die telefoon op de fiets rijden. Nee, de handhaving is in de afgelopen jaren echt met sprongen achteruitgegaan.”

“We zagen gewoon dat als er in een bepaalde regio strakker werd gehandhaafd, het aantal aanrijdingen daar begon te dalen. En bij handhaving gaat het niet alleen om het aantal verbalen. Het gaat om de beleving van de pakkans. Mensen moeten het gevoel hebben dat ze aan de kant van de weg kunnen worden gezet, hun rijbewijs kunnen kwijtraken of dat hun auto in beslag kan worden genomen. ”

Koos Spee



Prioriteiten stellen

“Het is een kwestie van prioriteiten stellen”, benadrukt Koos Spee. “Er is geen enkele vorm van criminaliteit waarbij zoveel doden en gewonden vallen als in het verkeer. Natuurlijk worden er in de drugscriminaliteit en zware criminaliteit gewoon mensen omgelegd, maar ook worden er dagelijks mensen van de weg af gereden door dronken bestuurders. Mensen met drank of drugs op achter het stuur die iemand doodrijden, zijn ook misdadigers. Dat vind ik ook doodslag. Dat staat dan even in de krant en later, als er een rechtszaak is geweest, misschien nog een keer. Dan hebben we het weer gehad. Stort er morgen een vliegtuigje met vier inzittenden naar beneden, dan staat de krant er een week vol van. Jaarlijks proberen we de verkeersslachtoffers te herdenken, maar de belangstelling van de pers is buitengewoon mager. De mensen vinden het zo gewoon dat er elk jaar zes à zevenhonderd doden in het verkeer vallen, dat bijna niemand er nog belangstelling voor heeft.”

Autonoom rijdende auto's

Of de situatie in de toekomst zal verbeteren, met autonoom rijdende auto's, vindt Koos Spee maar zeer de vraag. “Om te beginnen duurt het volgens mij veel langer dan we met z'n allen denken voordat dergelijke auto's er zullen zijn”, zegt hij. “Op de snelweg is het misschien nog wel te doen, maar dan kun je evengoed in de trein stappen om je van a naar b te laten rijden. In de bebouwde kom, met fietsers en voetgangers en verkeer wat door elkaar heen krioelt, wordt dat veel moeilijker. Dat zal best nog wel een poosje duren. Het blijft natuurlijk experimenteren, maar als ze heel voorzichtig zullen zijn met de invoering ervan en als er een systeem wordt gevonden dat auto's, fietsers en voetgangers tijdig opmerkt en de auto afremt, dan krijgen we mogelijk een veiliger land dan nu met een behoorlijk aantal lieden op de weg die er niet thuishoren. Dan zal het best wel winst opleveren, maar zolang we zo'n systeem niet hebben, moet je echt zelf goed blijven opletten.”

“Jongeren zitten als een mak lammetje naast hun rijinstructeur, halen hun rijbewijs en daarna is het arm buitenboord, twee maal honderd watt aan en blazen met die hap. Ze overschatten hun eigen kunnen en hun eigen rijvaardigheid en onderschatten de gevaren. Ik denk dat daar veel winst is te behalen. Dan de leaserijders, de veertigers. Tot slot dan de ouderen.”

Koos Spee

EHC Foundation

Koos Spee is sinds de oprichting van de EHC Foundation eerder dit jaar vicevoorzitter ervan. Voorzitter is René Labordus. Hij heeft jarenlang bij Nationale-Nederlanden (Schade) gewerkt en vervolgens bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Labordus was bestuurslid bij onder meer de Stichting APK, het Politiekeurmerk Veilig Wonen, Schade-garant en was lid van vele commissies van het Verbond van Verzekeraars. Penningmeester van de stichting is Pieter Slotweg, werkzaam bij Lansigt accountants en belastingadviseurs. Medeoprichter van de stichting en mede-eigenaar van EHC Joop Schrok is secretaris van de stichting. EHC heeft voor de stichting een startkapitaal van 15.000 euro vrijgemaakt en hoopt dat verzekeraars, letselschadebureaus en andere partijen die in de letselschadebranche werkzaam zijn, de activiteiten van de stichting financieel zullen willen steunen. Momenteel wordt nagedacht over welke activiteiten dat kunnen zijn.

“Mij gaat het erom – en dat geldt voor alle verkeersdeelnemers, van jong tot oud, op de fiets, op de brommer of in de auto – dat je aandacht moet hebben voor wat je aan het doen bent.”

Koos Spee

In elke leeftijdsgroep

Wat Koos Spee betreft, zijn er zinvolle activiteiten te bedenken voor verkeersdeelnemers in elke leeftijdsgroep. “Ik denk om te beginnen aan voorlichting aan jongeren”, zegt hij. “Jongeren zitten als een mak lammetje naast hun rijinstructeur, halen hun rijbewijs en daarna is het arm buitenboord, twee maal honderd watt aan en blazen met die hap. Ze overschatten hun eigen kunnen en hun eigen rijvaardigheid en onderschatten de gevaren. Ik denk dat daar veel winst is te behalen. Dan de leaserijders, de veertigers. Daar zitten nogal wat mensen bij die de regels van het verkeer aan hun laars lappen. Bovendien zijn ze constant bezig met appjes en mailtjes en gesprekken. Aan hen kan niet vaak genoeg worden verteld – en ook op dit punt kan onze stichting een rol spelen – dat de verkeersstaak een zeer ingewikkelde is. Je moet soms heel veel beslissingen snel achter elkaar nemen. Een hersenchirurg heeft eens gezegd dat autorijden net zo ingewikkeld is als het uitvoeren van een hersenoperatie. Je moet telkens beslissingen nemen die met leven of dood hebben te maken. Tot slot dan de ouderen. Die zijn ontzettend kwetsbaar op hun e-bikes en zullen op den duur misschien toch naar een helm toe moeten. De vraag is of dat verplicht moet worden gesteld of met goede voorlichting kan worden bereikt. Mogelijk kan de EHC Foundation daaraan bijdragen.”

Veel ernstig verkeersgewonden

“Het is voor mij een eer dat ik gevraagd ben deel uit te maken van het bestuur van deze stichting en ik zal er alles aan doen om via deze stichting mee te werken aan het voorkomen van slachtoffers”, aldus Koos Spee. Hij wijst erop dat het aantal verkeersdoden in de afgelopen decennia weliswaar serieus is verlaagd, maar dat er op dit moment weer een stijgende lijn is. Daarnaast blijft het aantal ernstig gewonden in het verkeer schrikbarend hoog. Van 2000 tot en met 2006 lag het aantal ernstige verkeersgewonden steeds rond de 15.000. Tussen 2006 en 2011 nam dit aantal toe tot bijna 20.000. Sinds 2014 zijn er gemiddeld 21.000 ernstige verkeersgewonden per jaar. “Mij gaat het erom”, aldus Koos Spee tot slot, “en dat geldt voor alle verkeersdeelnemers, van jong tot oud, op de fiets, op de brommer of in de auto, dat je aandacht moet hebben voor wat je aan het doen bent. Let heel goed op waarmee je bezig bent. Dat is mijn advies aan iedereen en dit is ook wat ik via de EHC Foundation wil uitdragen.”

