

Spookrijden

Samenvatting

Spookrijden is een verschijnsel dat zich met name op autosnelwegen voordoet. Hoewel het aantal spookrijongevallen relatief beperkt is, zijn de gevolgen van spookrijongevallen veel ernstiger in vergelijking met andere letselongevallen op autosnelwegen. Bij het ontstaan van spookrijongevallen vormen zowel jonge, onervaren bestuurders als oude bestuurders een risicogroep. Bij jongeren speelt alcohol vaak een grote rol; bij ouderen komen vooral problemen in de verwerking van (visuele) informatie voor. Verbeterde bebording en infrastructurele maatregelen moeten de bestuurder duidelijkheid verschaffen en zo het aantal spookrijongevallen beperken; maatregelen die de spookrijder scheiden van het overige verkeer moeten de andere weggebruikers beschermen.

Achtergrond

We spreken van spookrijden wanneer er in de verkeerde richting vooruit over een rijbaan met eenrichtingsverkeer of een verplichte rijrichting wordt gereden. In deze factsheet gaat het voornamelijk om de rijbanen van autosnelwegen. Hoewel spookrijongevallen relatief niet vaak voorkomen, is de letselernst groter dan bij andere ongevallen. In deze factsheet wordt ingegaan op de mogelijke oorzaken van het spookrijden en worden maatregelen besproken die het spookrijden zouden kunnen tegengaan.

Hoe vaak komt spookrijden voor en hoe ernstig zijn de gevolgen?

De enige bron waarin informatie is te vinden over de feitelijke aanwezigheid van spookrijders op autosnelwegen is het Meldkamerinformatiesysteem (MKS). Hierin worden alle meldingen vastgelegd die binnengekomen zijn bij het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) en dus ook de meldingen over spookrijders. In een studie van Blokpoel & De Niet (2000) is onderzocht of dit systeem betrouwbare informatie oplevert over de vraag hoe vaak spookrijden werkelijk voorkomt. Uit dit onderzoek blijkt dat het aantal meldingen in de jaren 1996 tot en met 1998 gestaag is toegenomen: van 304 in 1996 tot 419 in 1998. Dit hoeft niet te betekenen dat het aantal spookrijders daadwerkelijk is toegenomen. De toename kan namelijk ook een gevolg zijn van het stijgende aantal mobiele telefoons, waarmee het melden van spookrijders een stuk gemakkelijker is geworden. Bij ongeveer de helft van alle meldingen is het twijfelachtig of het ook echt om een spookrijder ging. In het onderzoek van Blokpoel & De Niet (2000) is vastgesteld dat van de 46 spookrijongevallen die volgens het gegevensbestand Ongevallen en Netwerk in 1996 en 1997 voorgevallen zijn, er slechts 21 als spookrijmelding in het MKS zijn terug te vinden; van deze 21 zijn er slechts 3 waarvan in het MKS vermeld wordt dat ze hebben geleid tot een ongeval. Het MKS is dus niet compleet en geeft nauwelijks betrouwbare informatie over hoe vaak spookrijden werkelijk voorkomt. Omdat er geen andere bronnen zijn met gegevens over spookrijders, is dus niet bekend hoe vaak spookrijden voorkomt.

Over het aantal spookrijongevallen zijn wel betrouwbare gegevens bekend, althans tot en met 2003. Deze gegevens komen uit het gegevensbestand Ongevallen en Netwerk. Dit bestand bestaat uit twee delen. Het eerste deel is het Verkeersongevallenregistratiebestand (VOR), waarin informatie is opgenomen over verkeersongevallen, zoals de locatie, omstandigheden, kenmerken van de betrokken bestuurder en het aantal slachtoffers. Het tweede deel is het Nationaal Wegenbestand (NWB) met daarin informatie over het Nederlandse wegennet. Het ongevallenanalysesysteem IMPULS van Rijkswaterstaat, een systeem dat nu niet meer bestaat, bevatte informatie over verkeersongevallen op het rijkswegennet over periodes van zes jaar; hierin kon ook informatie gevonden worden over spookrijongevallen. Door Blokpoel & De Niet (2000) zijn VOR-bestanden en IMPULS-bestanden bestudeerd om inzicht te verkrijgen in het aantal spookrijongevallen en spookrijincidenten op autosnelwegen. Uit deze studie blijkt dat spookrijden de oorzaak is van slechts een klein aantal ongevallen per jaar. In de periode van 1991 tot en met 1997 werden per jaar gemiddeld 22 ongevallen geregistreerd (waarvan 12 letselongevallen) als gevolg van spookrijden op de Nederlandse autosnelwegen; dit komt neer op ongeveer 0,1% van alle geregistreerde verkeersongevallen (dus inclusief UMS-ongevallen) op autosnelwegen. Spookrijongevallen zijn wel vrij ernstig van aard: van de verkeersongevallen met

dodelijke afloop op autosnelwegen tussen 1991 en 1997 was 2,6% een spookrijongeval. In die periode vielen er op autosnelwegen bijna vijf doden per jaar als gevolg van spookrijden, wat neerkomt op ongeveer 3,7% van alle verkeersdoden op autosnelwegen.

Na 1997 lijkt het aantal spookrijongevallen af te nemen. Uit de VOR-bestanden blijkt dat er in de periode 1998 tot en met 2003 gemiddeld zeven letselongevallen per jaar als gevolg van spookrijden hebben plaatsgevonden. In dezelfde periode was ongeveer 1,5% van alle verkeersongevallen op autosnelwegen met dodelijke afloop een spookrijongeval. In die periode vielen er gemiddeld twee doden per jaar als gevolg van een spookrijongeval, wat gelijk is aan 1,9% van het totaal aantal verkeersdoden.

In 2004 is de VOR overgegaan in BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) en hierin wordt niet meer aangegeven of een ongeval het gevolg is geweest van spookrijden. Het is daardoor onmogelijk om voor jaren vanaf 2004 het aantal spookrijongevallen en bijbehorende slachtoffers te bepalen. Omdat de SWOV beschikt over de elektronische versie van registratiesets van de politie van de dodelijke ongevallen is het mogelijk hierin met trefwoorden te zoeken naar spookrijongevallen. Voor 2002 en 2003 leverde dit slechts de helft op van het aantal doden als gevolg van spookrijden zoals geregistreerd in de VOR. Deze registratiesets lijken dus niet geschikt om de aantallen doden als gevolg van spookrijongevallen te bepalen. In een artikel in Verkeerskunde (s.n., 2006) wordt gesteld dat krantenberichten een waardevolle gegevensbron voor dodelijke spookrijongevallen blijken te zijn. De auteurs concluderen op basis van krantenberichten dat sinds 2002 het aantal doden als gevolg van spookrijongevallen weer terug is op het oude niveau van voor 1998. De SWOV bepleit ook in BRON aan te gaan geven of er sprake is van een spookrijder.

Waar en wanneer komt spookrijden voor?

Behalve naar het aantal spookrijongevallen is door Blokpoel & De Niet (2000) uitgebreid onderzoek gedaan naar de omstandigheden die een rol gespeeld zouden kunnen hebben bij het ontstaan van de spookrit en het ongeval. Bij dit onderzoek is gebruik gemaakt van VOR-bestanden en IMPULS-bestanden. Spookrijden blijkt voornamelijk voor te komen op autosnelwegen. De ongevallen als gevolg van spookrijden op autosnelwegen vinden vooral plaats op de hoofdrijbaan. In de jaren 1983 tot en met 1998 gebeurde 79% van de spookrijongevallen op de hoofdrijbaan, 5% op de in- of uitvoegstrook en 17% op de op- of afrit. Men zou verwachten dat spookrijongevallen voornamelijk gebeuren bij slechte weersomstandigheden of in het donker. Dit blijkt echter niet het geval te zijn. Tussen 1983 en 1998 vond het grootste deel van de spookrijongevallen, namelijk 80%, plaats bij droog weer. Meer dan de helft van de spookrijongevallen tussen 1983 en 1998 vond plaats bij duisternis, maar een belangrijk deel, namelijk 40%, gebeurde bij daglicht. Wel was bij duisternis het aandeel spookrijongevallen van het totaal aantal verkeersongevallen (0,2%) twee keer zo groot als bij daglicht (0,1%). De meeste spookrijongevallen vonden tijdens de avonduren en nachtelijke uren plaats, alhoewel toch nog 33% overdag (tussen 9.00 en 17.00 uur) plaatsvond (Blokpoel & De Niet, 2000).

Zijn er groepen bestuurders waarbij spookrijden vaker voorkomt?

Volgens Blokpoel & De Niet (2000) bleek in de periode 1983 tot en met 1998 spookrijden in alle leeftijdsgroepen voor te komen (*Tabel 1*).

	Leeftijd spookrijder						Totaal
	Onbekend	18 - 24	25 - 39	40 - 54	55 - 69	70 en ouder	
Aantal	6	9	25	16	14	33	103
%	5,8	8,7	24,3	15,5	13,6	32	100

Tabel 1. Aantal letselongevallen als gevolg van een spookrijder in de jaren 1983 tot en met 1998, onderverdeeld naar leeftijd.

Vanaf 55 jaar loopt het aandeel spookrijders onder bestuurders op. Van alle bestuurders boven de zeventig jaar die betrokken zijn bij een ongeval was 0,7% een spookrijder, terwijl dat bij jongere bestuurders slechts 0,03% was. Anders gezegd: het aandeel bestuurders bij de groep van zeventig jaar en ouder dat als spookrijder een letselongeval veroorzaakt, is ongeveer 23 keer hoger dan het aandeel bij andere leeftijdsgroepen.

Het geslacht van de bestuurder lijkt nauwelijks samen te hangen met het spookrijden. Het aandeel vrouwen dat een spookrijongeval veroorzaakte, was weliswaar gemiddeld 19% over de jaren 1991 tot en met 1997, maar vergeleken met het percentage vrouwen onder alle bestuurders die betrokken zijn bij een letselongeval, is er eigenlijk geen verschil. Van alle vrouwelijke bestuurders die in 1991 tot en met 1997 een verkeersongeval veroorzaakten, was 0,06% een spookrijder, terwijl dit geldt voor 0,05% van alle mannelijke bestuurders die van 1991 tot en met 1997 een verkeersongeval veroorzaakten.

Het gebruik van alcohol komt vaak voor bij spookrijongevallen. In de periode 1983 tot en met 1990 werd bij 45% van de spookrijongevallen alcoholgebruik vastgesteld; in de periode 1991 tot en met 1998 was dit echter teruggelopen tot 20%. In de gehele periode 1983 tot en met 1998 was bij de leeftijdsgroep van 25 tot en met 54 jaar 56% van de spookrijders onder invloed van alcohol; bij de jongeren tot en met 24 jaar was dat ongeveer 44%. Bij de ouderen vanaf zeventig jaar kwam alcoholgebruik slechts voor bij één spookrijongeval. In de periode 1991 tot en met 1997 kon het gebruik van alcohol bij spookrijongevallen vergeleken worden met het gebruik van alcohol bij ongevallen op autosnelwegen die niet het gevolg waren van een spookrijder. In elke leeftijdsgroep is bij circa 2% van alle bestuurders die betrokken zijn bij een ongeval op een autosnelweg niet als gevolg van een spookrijder, sprake van alcoholgebruik. Bij het aantal spookrijders dat een ongeval veroorzaakt heeft, ligt dit aantal veel hoger. Vooral de leeftijdsgroep van 40 tot en met 54 jaar is daarbij opmerkelijk: in deze groep was 38% van de spookrijders die een ongeval veroorzaakten onder invloed. In de andere groepen was het percentage ongeveer 22%, behalve dan in de groep van 70 jaar en ouder waar alcohol nauwelijks een rol speelde bij het ontstaan van spookrijongevallen.

Is er verschil tussen de spookrijproblematiek in Nederland en in andere landen?

Spookrijden is zeker geen typisch Nederlands probleem. Door Blokpoel & Braimaister (1998) is een studie verricht naar spookrijden in het buitenland. Helaas zijn er per land te weinig gegevens bekend over ongevalsfrequenties om een verantwoorde vergelijking te kunnen maken wat betreft de kans op en de gevolgen van spookrijongevallen, maar de volgende conclusies kunnen wel getrokken worden:

- Spookrijongevallen hebben een relatief klein aandeel in het totale aantal letselongevallen op autosnelwegen.
- De gevolgen van spookrijongevallen zijn veel ernstiger in vergelijking met de gevolgen van letselongevallen van andere ongevallen op autosnelwegen.
- De kans op spookrijongevallen is groter in het donker.
- Oude bestuurders en jonge, onervaren bestuurders vormen een risicogroep.
- Alcoholgebruik speelt een belangrijke rol bij het ontstaan van spookrijongevallen.
- De meeste spookrijders die onder invloed zijn, maken deel uit van jonge leeftijdsgroepen.

De situatie in Nederland wijkt in feite niet af van de situatie in het buitenland.

Wat zijn de mogelijke oorzaken van spookrijden?

Door de analyse van processen-verbaal kan informatie verkregen worden over de locatie waar en de manier waarop spookritten ontstaan. Door De Niet & Blokpoel (2000) zijn processen-verbaal van spookrijongevallen in de periode 1995 tot en met 1997 bestudeerd. Uit deze studie blijkt dat de twee meest voorkomende fouten waren:

- keren en tegen de rijrichting in gaan rijden;
 - bij een aansluiting vanaf een niet-autosnelweg de afrit kiezen in plaats van de oprit.
- Iets minder dan de helft van de spookritten begon door de afrit op te rijden en ongeveer 40% door te keren op de rijbaan.

Fouten kunnen opgesplitst worden in vergissingen en moedwillige overtredingen. Vergissingen zijn fouten in de uitvoering of planning van handelingen; mensen die een vergissing begaan zijn zich er niet van bewust dat ze een fout maken. Iemand die echter weet dat hij iets doet dat niet toegestaan is, maakt zich schuldig aan een bewuste overtreding.

Het oprijden van de afrit is meestal een vergissing en komt over het algemeen voor bij oudere bestuurders die in het donker per ongeluk te vroeg links afslaan. De oorzaak van deze vergissing is vaak een probleem in de verwerking van (visuele) informatie. In de studie van Davidse (2002) wordt hier dieper op ingegaan. De Niet & Blokpoel (2000) hebben enkele 'spookafritten' bezocht; zij hebben daar situaties aangetroffen die de kans op het begin van een spookrit vergroten, bijvoorbeeld als de afrit heel opvallend was en het zicht op de oprit juist slecht, zodat bestuurders als het ware naar de afrit werden geleid. Ook was de markering vaak versleten en waren borden niet of onjuist geplaatst,

zodat het niet duidelijk was welke handelingen waren toegestaan. Het te vroeg afslaan werd soms in de hand gewerkt doordat de bocht van de weg naar de afrit niet krap genoeg was.

De Niet & Blokpoel (2000) concluderen dat het voornamelijk jonge bestuurders zijn die een spookrit beginnen door te keren. Deze bestuurders begaan over het algemeen een bewuste overtreding om een eerder gemaakte fout (bijvoorbeeld het missen van een afslag) te herstellen of om achtervolgende politie van zich af te schudden. Bij deze overtredingen speelt misschien een te laag geschat risico van het spookrijden een rol. Het zou ook kunnen zijn dat bestuurders de gescheiden rijrichting niet herkennen, in welk geval er dan weer sprake is van een vergissing.

Wat wordt er gedaan om spookrijden te voorkomen en zijn die maatregelen effectief?

Sinds 1981 staat langs afritten van autosnelwegen het bord C2 (verboden in te rijden) (*Afbeelding 1*) met het onderbord "ga terug".



Afbeelding 1. Het bord C2 (verboden in te rijden).

Na deze maatregel bleek het aantal ongevallen met spookrijders sterk af te nemen (Brevoord, 1998). In januari 1997 kwam spookrijden opnieuw sterk in de belangstelling vanwege een zeer ernstig spookrijongeval. Als gevolg van dit ongeluk startte Rijkswaterstaat (RWS) met extra maatregelen voor de korte termijn. Op advies van weggebruikers bracht RWS extra pijlen op het wegdek aan die de juiste richting aangeven. Ook werd op de meeste plaatsen het bord C2 met het onderbord "ga terug" aangepast. Deze twee borden werden samengevoegd tegen een fluorescerende gele achtergrond, zodat ze opvallender en zichtbaarder werden, zowel in het donker als bij daglicht. De eerdergenoemde terugloop van het aantal spookrijongevallen werd eerst gezien als het gevolg van deze maatregelen. In s.n. (2006) wordt echter gesteld dat, aangezien het aantal doden bij spookrijongevallen weer terug is op het oude niveau, deze tijdelijke afname verklaard kan worden door de sterke schommelingen die kleine aantallen kunnen vertonen.

Wat kan er nog meer gedaan worden tegen spookrijden?

Naar aanleiding van het eerdergenoemde ernstige spookrijongeval in 1997 werden er ook maatregelen voor de lange termijn voorbereid. Brevoord (1998) heeft een aantal van deze (infrastructurele) maatregelen beschreven. De meeste van deze maatregelen moeten voorkomen dat een spookrijder door een vergissing via een afrit op de autosnelweg terechtkomt. Hierbij kan niet alleen gedacht worden aan verbetering van de vormgeving van de op- en afritten, zodat het duidelijker wordt wat de oprit is, maar ook aan constructies die het spookrijders onmogelijk maken om de afrit op te rijden, zoals de zogenaamde bandenkervers. Een andere mogelijkheid is om eventuele spookrijders via een verbindingsweggetje tussen de af- en oprit toch nog de oprit op te leiden. Een maatregel die tegen het keren op de rijbaan genomen zou kunnen worden, is het duidelijk aangeven dat er sprake is van eenrichtingsverkeer. Voor al deze maatregelen geldt dat er nog geen onderzoek is gedaan naar het effect, de uitvoerbaarheid en de kosteneffectiviteit.

Als er een spookrijder aanwezig is op de autosnelweg, dan is het van belang de andere weggebruikers hiertegen te beschermen. Door Brink & Matton (1999) worden enkele mogelijkheden hiervoor gegeven. Deze maatregelen zijn er voornamelijk op gericht om de spookrijder te scheiden van het overige verkeer, bijvoorbeeld door het overige verkeer stil te zetten voor een open brug of afgesloten tunnel, of door de linker rijstrook, waarop 80% van de spookrijders zich bevindt, vrij te maken. Ook van deze maatregelen is niet bekend wat het effect en de kosteneffectiviteit zijn.

Conclusies

- Spookrijden is een klein probleem, maar de letselernst bij spookrijongevallen is wel veel groter dan bij andere ongevallen.
- Alcohol speelt een grote rol bij het ontstaan van spookrijongevallen.

- Spookrijders zijn grofweg onder te verdelen in twee groepen: jongeren die, vaak onder invloed van alcohol, moedwillig een overtreding begaan, en ouderen die per ongeluk de afrit oprijden en bij wie van alcoholgebruik geen sprake is.

Publicaties en bronnen

- Blokpoel, A. & Braimaister, L. (1998). [Spookrijders op autosnelwegen; Deel 2: literatuurstudie.](#) R-98-33 II. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Blokpoel, A. & Niet, M. de (2000). [Spookrijders en frontale botsingen op autosnelwegen; Omvang en ontwikkeling van de onveiligheid door het rijden in de verkeerde rijrichting in de periode t/m 1998.](#) R-2000-16. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Brevoord, G.A. (1998). [Spookrijden.](#) Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.
- Brink, H. & Matton, J.C. (1999). [Regeltactieken spookrijden; Kader voor regeltactieken om weggebruikers te waarschuwen voor en/of te beschermen tegen spookrijders.](#) Grontmij, De Bilt.
- Davidse, R.J. (2002) [Verkeerstechnische ontwerpelementen met oog voor de oudere verkeersdeelnemer; Een literatuurstudie.](#) R-2002-8. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Niet, M. de & Blokpoel, A. (2000). [Tegen de stroom in; Beschrijvend onderzoek naar spookrijden op autosnelwegen: achtergronden, oorzaken, aansprakelijkheden en maatregelen.](#) D-2000-6. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- s.n. (2006). [Maatregelen veroorzaken geen daling in aantal spookrijdododen; Inspecties van op- en afritten nodig om onduidelijke situaties te verhelpen.](#) In: Verkeerskunde, Vol. 57, Nr. 8, p. 8-9.