

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 618
van **ANKE VAN DERMEERSCH**
datum: 3 maart 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Spookrijden - Infrastructurele maatregelen

Haast dagelijks maken de verkeersredacties melding van spookrijders op onze autowegen. Wanneer het tot een ongeval komt, dan zijn de gevolgen meestal fataal. Hoewel grondig onderzoek daaromtrent nog steeds ontbreekt, zou de oorzaak in het merendeel van de gevallen aan alcohol en/of drugs, onoplettendheid of aan zelfmoord te wijten kunnen zijn. Ook de gebrekkige Vlaamse verkeersinfrastructuur kan mee aan de basis liggen.

1. Is het de minister bekend hoeveel spookrijders er waren in 2019 op de Vlaamse wegen? Hoeveel meldingen werden via de verkeersredacties gemaakt?
Gaaf het hier over een stijgende of dalende trend ten opzichte van de laatste 5 jaren? Graag gedetailleerde gegevens per jaar.
2. Welk profiel heeft de spookrijder en is de minister op de hoogte van de oorzaken van het spookrijden?
3. Tot hoeveel ongevallen heeft "spookrijden" geleid en hoeveel slachtoffers eiste dit de afgelopen 5 jaar?
4. Wordt door de minister verder grondig onderzoek gepland omtrent de oorzaken van spookrijden?
5. Er zijn in het verleden al vele aanpassingswerken gedaan aan verschillende op- en afritten met het oog op het uitsluiten van spookrijden.
Zijn alle reeds geplande werken uitgevoerd? Welke werken staan momenteel nog op de planning? Graag een overzicht van de bijkomende maatregelen/werken die de minister zal nemen om het spookrijden tegen te gaan.
6. Er werd in het verleden ook reeds bijkomende signalisatie aangebracht op de Vlaamse wegen om spookrijden tegen te gaan. Graag ook een overzicht van de bijkomende signalisatie die de minister nog zal laten uitvoeren in de nabije toekomst.
7. Welke andere concrete beleidsinitiatieven zal de minister nog nemen om spookrijden tegen te gaan?

ANTWOORD

op vraag nr. 618 van 3 maart 2020

van **ANKE VAN DERMEERSCH**

1. In onderstaande tabel wordt het aantal spookrijders op A-wegen, R0, R1 en R2 weergegeven, die werden gemeld aan het Vlaams Verkeerscentrum door de politie of via andere kanalen.

Jaar	Aantal spookrijders
2015	117
2016	159
2017	184
2018	224
2019	185

Van 2015 tot 2018 steeg het aantal gemelde spookrijders, maar in 2019 is er een daling te zien ten opzichte van 2018.

2. Wat betreft het profiel van een spookrijder onderscheidt VIAS Institute 3 grote categorieën spookrijders:
- Bestuurders onder invloed van alcohol, drugs en/of geneesmiddelen.
 - Bestuurders die onopzettelijk spookrijden, omdat ze niet opletten of verstrooid zijn. Andere factoren die een rol kunnen spelen zijn: oriëntatieproblemen of geen herkenningspunten hebben. Zo kan het zijn dat je geen herkenningspunten hebt, omdat er erg weinig verkeer is.
 - Bestuurders die opzettelijk tegen de richting in rijden. Ze doen dat voor de kick, voor een weddenschap of om zelfmoord te plegen.

Bij het antwoord onder vraag 3. toetsen we deze bevindingen ook aan de hand van de geregistreerde ongevalgegevens bij spookrijders tijdens de laatste 5 jaar in Vlaanderen. De oververtegenwoordiging van 65-plussers en het rijden onder invloed komen hierbij duidelijk naar boven.

3. Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van het aantal letselongevallen en slachtoffers (naar letselernst) op autosnelwegen in Vlaanderen voor de periode 2014 – 2018, waarbij een weggebruiker in tegenrichting reed (Originele bron: FOD Economie, AD Statistiek –Statistics Belgium).

	Dood	Zwaargewond	Licht gewond	Totaal slachtoffers	Totaal ongevallen
2014	3	2	5	10	8
2015	0	2	5	7	5
2016	0	1	3	4	4
2017	1	1	10	12	10
2018	1	1	8	10	9

Op basis van de ongevalgegevens kunnen we ook inzichten verwerven in het profiel van de spookrijder (gegevens van de bestuurders die aan het spookrijden waren in deze ongevallen). Dit leidt tot volgende vaststellingen:

- Zo zien we dat bijna 1 op 3 spookrijders tussen de 25 en 34 jaar oud waren, en dat 22% ouder dan 65 jaar waren. Als we vergelijken met de bestuurders van alle ongevallen op autosnelwegen, blijken vooral de 65-plussers oververtegenwoordigd als spookrijder (22% van de spookrijders betrokken in een ongeval is 65 jaar of ouder t.o.v. 4% van alle bestuurders betrokken in een ongeval op de autosnelweg).
 - Drie vierde van de spookrijders zijn mannen.
 - Van de geteste bestuurders was 41% onder invloed van alcohol (ten opzichte van 6% voor alle bestuurders in een ongeval op de autosnelweg). Van de 9 spookrijders onder 35 jaar, waren er 7 onder invloed van alcohol.
 - 19 spookrijders hadden de Belgische nationaliteit, 12 waren buitenlanders en van 5 spookrijders is de nationaliteit niet bekend.
 - Tenslotte reden 25 spookrijders met een personenwagen, 6 met een lichte vrachtauto, 2 met een vrachtwagen, 2 met een fiets en 1 met een bromfiets.
- (Originele bron: FOD Economie, AD Statistiek –Statistics Belgium).
4. Er is reeds onderzoek uitgevoerd naar spookrijdersongevallen in Vlaanderen. Er is een vergelijkende studie uitgevoerd van maatregelen om spookrijders te vermijden in het buitenland, alsook heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) deelgenomen in internationale werkgroepen om spookrijden te voorkomen. Bij verkeersveiligheidsaudits en -inspecties worden maatregelen om spookrijders te vermijden systematisch gecontroleerd.
 5. Na de publicatie van het dienstorder van 2002 is een actieplan uitgerold en opgevolgd om alle afritten conform uit te rusten. Deze richtlijnen zijn ondertussen bijna 20 jaar oud en op basis van buitenlandse voorbeelden en best practices bereidt AWV momenteel een update voor. Naar aanleiding van deze update zal AWV een 20-tal thematische verkeersveiligheidsinspecties uitvoeren per jaar waarin het voornamelijk aandacht zal hebben voor de maatregelen om spookrijden te vermijden. Op basis hiervan kunnen prioriteiten bepaald worden voor infrastructurele aanpassingen.
 6. Er zijn geen concrete plannen om bijkomende signalisatie te plaatsen. Internationaal vergelijkend onderzoek toont aan dat natuurlijke rijlijnen en weggeometrie minstens even belangrijk zijn. Daarop zal dan ook extra worden ingezet bij herinrichtingen. Ook bij het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits en -inspecties zal hier uitgebreid aandacht aan geschonken worden.
 7. Concrete beleidsinitiatieven die ik zal nemen om spookrijden tegen te gaan:
 - op infrastructureel vlak: zie bovenvermelde initiatieven,
 - preventie en sensibilisering voor wat betreft het rijden onder invloed, maximaal gekoppeld aan handhaving (cfr. BOB-campagnes).