

■ Den Haag, 30 september 2020

## Beter ongevalsonderzoek noodzakelijk om verkeersveiligheid te verbeteren

**Verkeersongevallen op de Nederlandse snelwegen worden niet volledig onderzocht. Door de scope van de onderzoeken te verbreden kunnen oorzaken van ongevallen beter worden onderzocht en kan de verkeersveiligheid worden verbeterd. Dit concludeert de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het rapport naar aanleiding van een spookrijongeval op de A73 in 2017. De Raad onderzocht dit ongeval mede op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, omdat er in 2010 een soortgelijk ongeval op dezelfde weg had plaatsgevonden en de uitgevoerde onderzoeken nog vragen oproepen.**

In de nacht van 19 november 2017 reed een spookrijder op de A73. Gedurende bijna 10 kilometer reed hij in het donker tegen de richting in op de snelweg. Diverse medeweggebruikers belden de alarmcentrale om de spookrijder te melden. Meteen nadat de spookrijder door de Roertunnel was gereden botste de spookrijder frontaal op een andere weggebruiker. Beide bestuurders overleden ter plekke.

### Onderzoek door Rijkswaterstaat en politie

Rijkswaterstaat startte na dit ongeval een onderzoek. Daarbij lag de focus op de tunnel en de verwerking van de meldingen van medeweggebruikers en betrok men niet de mogelijke oorzaak van het gedrag van de spookrijder. De politie startte daarnaast een strafrechtelijk onderzoek, maar omdat de enige verdachte, de spookrijder, bij het ongeval was overleden werd het strafrechtelijk onderzoek al snel beëindigd. Zoals gebruikelijk werd het verzamelde bewijsmateriaal, zoals de afgenomen urine- en bloedmonsters daarbij vernietigd. Na het beëindigen van deze onderzoeken bleven er vragen bestaan. Hoe kon de bestuurder bijna 10 kilometer spookrijden zonder te stoppen of keren? Wat was er met de bestuurder aan de hand? Hoe kan het spookrijden op deze weg in de toekomst worden voorkomen?

### Bredere scope noodzakelijk

De Onderzoeksraad voor Veiligheid onderzocht het ongeval op basis van de informatie die nog beschikbaar was. De conclusie is dat één van de oorzaken ligt op de plek waar de bestuurder start met spookrijden en tegen de richting in de snelweg oprijdt. Op deze afrit was de wegsituatie onoverzichtelijk. Hierdoor kunnen automobilisten zich vergissen. Doordat het onderzoek van Rijkswaterstaat zich richtte op de tunnel en de meldingen bleef de onoverzichtelijke verkeerssituatie

aanvankelijk buiten het zicht van het ongevalsonderzoek. Daarnaast constateert de Raad dat het niet meer mogelijk was om informatie over de rijgeschiktheid van de spookrijder te achterhalen. Door het vernietigen van de bloed- en urinemonsters kon niet meer worden vastgesteld of hij onder invloed was door alcohol-, medicijn- of drugsgebruik.

### **Aanbevelingen**

Volledig onderzoek naar verkeersongevallen is essentieel om de verkeersveiligheid te verbeteren. De Onderzoeksraad voor Veiligheid geeft in zijn rapport de minister van Infrastructuur en Waterstaat de aanbeveling om meer te doen om spookrijden te voorkomen en om het onderzoek naar verkeersongevallen te verbeteren. Meer samenwerking met andere organisaties en een brede blik naar mogelijke oorzaken geven meer inzicht hoe toekomstige ongevallen kunnen worden voorkomen. Ook geeft de Raad de aanbeveling aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Justitie en Veiligheid ervoor te zorgen dat politieonderzoeken naar ongevallen worden afgerond zodat de onderzoeksinformatie gebruikt kan worden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het volledige onderzoeksrapport met de conclusies en aanbevelingen zijn te vinden op:  
[www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl).

---

### **Noot voor de redactie:**

Voor meer informatie neemt u contact op met de woordvoerder van de Onderzoeksraad:  
Simone Klein Haneveld, 06 86654659, [communicatie@onderzoeksraad.nl](mailto:communicatie@onderzoeksraad.nl)