



Het begrip “vluchtmisdrijf” krijgt in België twee invullingen: het vluchten na een aanrijding en het vluchten voor een politiecontrole.¹ In de volksmond spreken we vooral over vluchtmisdrijf wanneer de bestuurder vlucht na een aanrijding. Dit vluchtgedrag staat centraal in deze bijdrage en is strafbaar, ongeacht of de bestuurder in fout is of niet (Lodewyckx, 2019). Dit geldt ook voor ongevallen met enkel materiele schade, wanneer je bijvoorbeeld een andere wagen raakt op een parking en zomaar vertrekt. De boodschap is: wanneer je schade veroorzaakt en de tegenpartij niet aanwezig is, verwittig je de politie.²

De vluchter riskeert een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met een geldboete van 200 tot 2.000 euro³. Er gelden nog zwaardere straffen wanneer een slachtoffer ernstig gewond raakt of overlijdt. Ook wanneer de bestuurder meerdere keren wordt veroordeeld voor vluchtmisdrijf, geldt een zwaardere straf. Die kan oplopen tot een gevangenisstraf van acht jaar en een boete tot 10.000 euro.⁴

INHOUD

- Hoe vaak en wanneer wordt vluchtmisdrijf gepleegd?
- Welke factoren dragen bij aan vluchtmisdrijf?
- Welke maatregelen kunnen worden genomen om vluchtmisdrijf tegen te gaan?

¹ Zie artikel 33 van de wet van 16 maart 1968 – wet betreffende de politie over het wegverkeer, geraadpleegd op 9/10/2020.

² Conform art. 52.2 van de wet van 16 maart 1968 – wet betreffende de politie over het wegverkeer, geraadpleegd op 9/10/2020.

³ Deze bedragen moeten worden vermenigvuldigd met de geldende opdecieimen.

Op dit moment bedragen deze opdecieimen 8. De geldboete bedraagt dus minimaal 1.600 euro (200 * 8) en maximaal 16.000 euro (2.000 * 8).

⁴ Dit komt vandaag overeen met een boete van 80.000 euro (10.000 * 8).

Gelieve te verwijzen naar dit document als:

Vias institute (2020) Briefing “Vluchtmisdrijf”. Brussel, België, Vias institute, www.briefings.vias.be

Redactie van dit document: Isabel Verwee, isabel.verwee@vias.be.

Highlights

- Elk jaar zijn er bijna **4.500 letselongevallen** waarbij de veroorzaker vlucht.
- In de laatste tien jaar is het aantal verkeersongevallen met vluchtmisdrijf met **25% toegenomen** ten opzichte van het aantal vastgestelde letselongevallen.
- In een tiende van de letselongevallen is een bestuurder weggevlucht.
- De **maximale straf** voor vluchtmisdrijf in België bedraagt € 10.000 * 8 = 80.000 en/of een gevangenisstraf van acht jaar.
- Vluchters die **opzettelijk** vluchten, zijn vaak niet in regel (geen verzekering, rijbewijs, ...). **Onopzettelijke** vluchters hebben vaak niet door dat ze een voertuig of persoon raakten.
- **ANPR-camera's** kunnen helpen bij het identificeren van de vluchters na een ongeval.

Hoe vaak en wanneer wordt vluchtmisdrijf gepleegd?



Hoe vaak en wanneer wordt vluchtmisdrijf gepleegd?

Evolutie van het aantal vluchtmisdrijven en bijhorende slachtoffers

In 2019 werden bijna 38.000 letselongevallen geregistreerd door de politie, waarvan net geen 4.500 ongevallen met vlucht. Dit betekent dat in meer dan een op de tien letselongevallen de bestuurder vluchtte. De voorbije tien jaar is het aantal vluchtmisdrijven stabiel gebleven, maar is het percentage vluchtmisdrijven ten opzichte van de letselongevallen met bijna een kwart toegenomen (zie Tabel 1). Daarnaast blijkt dat het aantal slachtoffers bij vluchtmisdrijven het voorbije decennium relatief stabiel is gebleven, ook al is het aantal letselongevallen verminderd (Tabel 2). Het aandeel vluchtmisdrijven binnen het totaal aantal letselongevallen is met andere woorden toegenomen.

Tabel 1: Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf

	Vluchtmisdrijven	Alle letselongevallen	Percentage vluchtmisdrijven
2010	4.337	45.745	9,5%
2011	4.710	47.761	9,9%
2012	4.666	44.259	10,5%
2013	4.460	41.347	10,8%
2014	4.400	41.474	10,6%
2015	4.284	40.300	10,6%
2016	4.467	40.123	11,1%
2017	4.199	38.025	11,0%
2018	4.433	38.455	11,5%
2019	4.458	37.699	11,8%
Evolutie 2019 t.o.v. 2010	+2,8%	-17,6%	+24,7%

Bron: Federale politie/DGR/DRI/BIPOL en Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Inforgrafie: Vias institute

Hoe vaak en wanneer wordt vluchtmisdrijf gepleegd?



Tabel 2: Evolutie van aantal slachtoffers in letselgevallen met vluchtmisdrijf (plegers inbegrepen)

	Doden	Gewonden	Slachtoffers
2010	20	4.821	4.841
2011	22	5.233	5.255
2012	26	5.222	5.248
2013	25	5.019	5.044
2014	30	4.872	4.902
2015	28	4.744	4.772
2016	26	4.963	4.989
2017	17	4.667	4.684
2018	16	4.894	4.910
2019	24	4.932	4.956
Evolutie 2019 t.o.v. 2010	+20,0%	+2,3%	+2,4%

Bron: Federale politie/DGR/DRI/BIPOLE en Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Infografie: Vias institute

Kenmerken van de personen betrokken in vluchtmisdrijven

De officiële ongevallendatabank bevat geen informatie of de persoon betrokken in een vluchtmisdrijf een veroorzaker of een slachtoffer was. Voetgangers en fietsers, die zelden de veroorzaker zijn van een zwaar ongeval, worden het vaakst (dodelijk) gewond in vluchtmisdrijven. Een op de vijf (21 procent) slachtoffers bij voetgangers en 15 procent van de slachtoffers bij fietsers is betrokken in een vluchtmisdrijf (Tabel 3).

Van de bestuurders die letselgevallen veroorzaken, zijn de bestuurders betrokken in een vluchtmisdrijf vaker onder invloed van alcohol. Dit geldt voor bestuurders van alle soorten voertuigen. Van de bestuurders die betrokken zijn in letselgevallen zijn autobestuurders en bestuurders van lichte vrachtwagens het vaakst onder invloed van alcohol, respectievelijk 23 en 27 procent. Waarschijnlijk zijn de werkelijke percentages nog hoger aangezien niet alle plegers van vluchtmisdrijven worden geïdentificeerd, of toch niet binnen het tijdsinterval dat een ademtest nog zin heeft (Tabel 4). Hieruit blijkt bestuurders onder invloed dubbel zo vaak vluchtmisdrijf plegen bij letselgevallen, namelijk 18 procent.

Hoe vaak en wanneer wordt vluchtmisdrijf gepleegd?



Tabel 3: Aantal slachtoffers in letselongevallen met vluchtmisdrijf volgens weggebruikerstype ten opzichte van het totaal aantal verkeerslachtoffers (veroorzakers inbegrepen) (2017 - 2019)

	Doden		Gewonden		Slachtoffers	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Voetganger	31	12%	2.893	21%	2.924	21%
Fiets	9	3%	4.496	15%	4.505	15%
Bromfiets	2	3%	1.027	11%	1.029	11%
Motorfiets	4	2%	680	8%	684	7%
Auto	10	1%	4.630	6%	4.640	6%
Lichte vrachtwagen	0	0%	235	5%	235	5%
Autobus of Autocar	0	0%	129	9%	129	9%
Vrachtwagen	0	0%	47	4%	47	3%
Andere	1	3%	356	16%	357	16%
Totaal	57	3,1%	14.493	10,0%	14.550	10,0%

Bron: Federale politie/DGR/DRI/BIPOL en Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Infografie: Vias institute

Tabel 4: Percentage bestuurders die getest zijn voor alcohol en percentage van deze geteste bestuurders die positief testten (2017 - 2019)

	% Getest	In vluchtmisdrijven		In alle letselongevallen	
		% Positief	%	%	%
			Getest	Positief	
Voetganger	15%	14%	27%	8%	
Fiets	21%	7%	47%	5%	
Bromfiets	26%	12%	65%	9%	
Motorfiets	44%	8%	65%	6%	
Auto	29%	23%	74%	10%	
Lichte vrachtwagen	22%	27%	76%	9%	
Autobus / Autocar	35%	1%	78%	0%	
Vrachtwagen	25%	5%	81%	1%	
Andere	3%	22%	34%	6%	
Totaal	24,3%	17,8%	65,2%	8,9%	

Bron: Federale politie/DGR/DRI/BIPOL en Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Infografie: Vias institute

Locatie van vluchtmisdrijven

De ongevallen met vluchtmisdrijf worden geografisch weergegeven in Figuur 1. Daarin zie je dat deze ongevallen zich meer concentreren in de dichtstbevolkte gebieden. Het percentage vluchtmisdrijven ten opzichte van het aantal

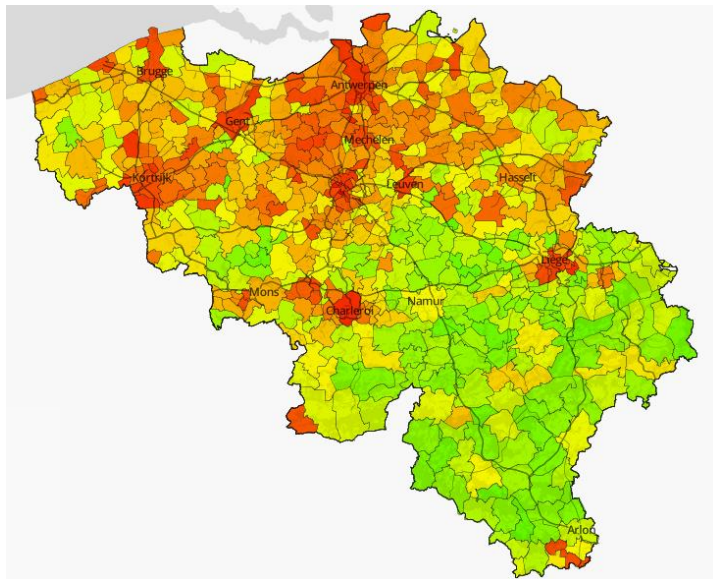
Hoe vaak en wanneer wordt vluchtmisdrijf gepleegd?



letselgevallen is het hoogst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (16 procent), gevolgd door Vlaanderen (12 procent) en Wallonië (10 procent).

Het valt ook op dat ongevallen met vlucht zich vooral lijken voor te doen in de grotere steden. Dit kan worden verklaard door de anonimiteit die in steden hoger is dan in landelijke gebieden.⁵ Wanneer de veroorzaker wegvlucht met, bijvoorbeeld, een donkerkleurige Volkswagen Golf is het moeilijker om deze persoon te vatten aangezien in een stedelijke omgeving meerdere auto's aan deze beschrijving voldoen. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat in stedelijke gebieden vaker ANPR-camera's aanwezig zijn dan in landelijke gebieden. Dit type camera registreert de nummerplaat van het voertuig en identificeert zo de nummerplaathouder. Zo wordt de veroorzaker van het ongeval met vlucht opgespoord. Daarmee wordt de anonimiteit in stedelijke gebieden deels overwonnen. Ongevallen met vlucht komen ook meer 's nachts (16 procent) dan overdag (11 procent) voor, zoals weergegeven in Tabel 5.

Figuur 1: Percentage vluchtmisdrijven ten opzichte van het totaal aantal letselgevallen volgens gemeente (2007* - 2018)



Bron: Federale politie/DGR/DRI/BIPOL en Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Infografie: Vias institute

* Merk op: in deze figuur zijn de data van meerdere jaren samengevoegd omdat de opsplitsing per gemeente tot zeer kleine aantallen en toevallige waarnemingen zou kunnen leiden. Door het samennemen van meerdere jaren, verkleint de kans op zulke toevallige waarnemingen en is de weergave meer representatief.

⁵ Zie ook: https://www.standaard.be/cnt/dmf20190715_04511327, geraadpleegd op 5/11/2020.

Hoe vaak en wanneer
wordt vluchtmisdrijf
gepleegd?



Hoe vaak en wanneer wordt vluchtmisdrijf gepleegd?



Tabel 5: Aantal vluchtmisdrijven volgens het moment van de week (2017 - 2019)

	Vluchtmisdrijven	Alle letselongevallen	Percentage vluchtmisdrijven
Weekdag	8.750	78.749	11,1%
Weeknacht	931	5.958	15,6%
Weekenddag	2.133	21.366	10,0%
Weekendnacht	1.279	8.103	15,8%
België	13.093	114.176	11,5%

Bron: Federale politie/DGR/DRI/BIPOL en Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Infografie: Vias institute

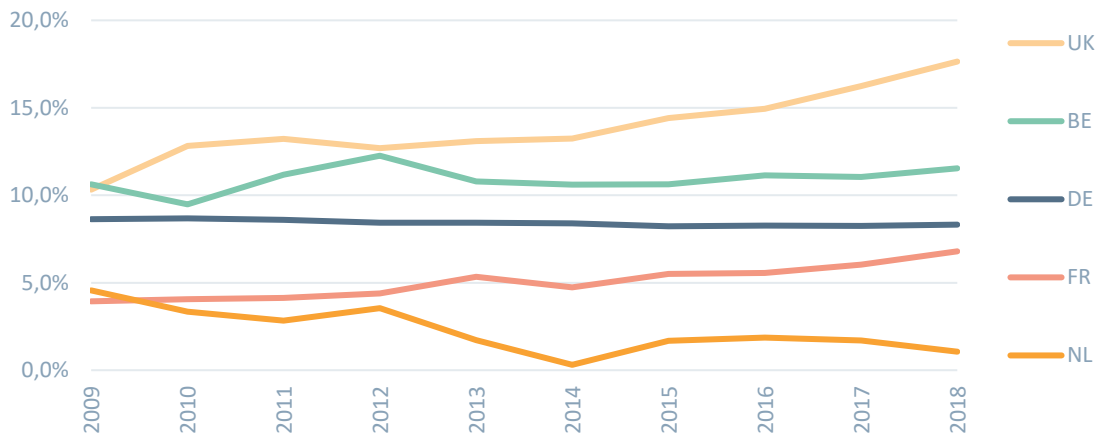
België in internationaal perspectief

De Europese CARE-database, waarin de verkeersongevallen in de Europese Unie en enkele andere Europese landen zijn opgenomen⁶, laat toe om internationaal de verkeersveiligheid te vergelijken. Ondanks de verschillen in de registratie van vluchtmisdrijven in de afzonderlijke EU-landen, laten de beschikbare cijfers toe een beeld te vormen van hoe vaak ongevallen met vlucht in de buurlanden voorkomen (Figuur 2). In België en in het Verenigd Koninkrijk liggen de cijfers het hoogst. Kenmerkend is dat zowel in België, als in het Verenigd Koninkrijk een specifieke term bestaat voor deze ongevallen: vluchtmisdrijf en *hit-and-run accidents*. In Nederland is het woord vluchtmisdrijf minder bekend, maar wordt het omschreven als “het doorrijden na een ongeval” (e.g., Cozijn, 1985).

Figuur 2: Percentage van alle letselongevallen waarin vluchtmisdrijf is opgetreden (2009 - 2018)

⁶ Zie: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/observatory/methodology_tools/about_care_en, geraadpleegd op 2/11/2020.

Hoe vaak en wanneer wordt vluchtmisdrijf gepleegd?



Welke factoren dragen bij aan vluchtmisdrijf?



Welke factoren dragen bij aan vluchtmisdrijf?

Informatie op basis van ongevalsgegevens

Niet alleen in België (Kluppels, 2016; Martensen & Kluppels, 2015) is onderzoek verricht naar vluchtmisdrijf. Ook in China (Zhang et al., 2014), Japan (Fujita et al., 2014), de Verenigde Staten (Macleod et al., 2012), Singapore (Tay et al., 2008), Ghana (Aidoo et al., 2013) en het Verenigd Koninkrijk (Hopkins & Chivers, 2017) vinden we gelijkaardige onderzoeken.

In de internationale literatuur wordt met vluchtmisdrijf een ongeval bedoeld waar de bestuurder de plaats van het ongeval verlaat zonder het slachtoffer te helpen of informatie achter te laten om eventuele schade te vergoeden (Roshandeh, Zhou, & Behnood, 2016, p.22). Uit de resultaten van internationaal onderzoek blijken vijf grote factoren een ongeval met vlucht te typeren, namelijk: de botspartner, kenmerken van de veroorzaker, voertuigeigenschappen, omstandigheden van het ongeval en afleiding.

Met betrekking tot de **botspartner** blijkt dat vaker een voetganger betrokken is in een ongeval met vlucht dan in ongevallen zonder vlucht (Aidoo et al., 2013; Macleod et al., 2012; Tay et al., 2008; Zhang et al., 2014). Dit komt overeen met de Belgische gegevens (Tabel 3). Ongeacht hoe het slachtoffer zich verplaatst, zijn de veroorzakers minder vaak geneigd om te vluchten wanneer het slachtoffer behoorlijk jong of juist behoorlijk oud is (Macleod et al., 2012). Dat zien we ook terug in Belgische cijfers waar minder vluchtmisdrijf is bij slachtoffers jonger dan 9 jaar en slachtoffers ouder dan 80 jaar.

De **veroorzakers** van ongevallen met vlucht zijn vaker mannen (Zhang et al., 2014), die al eerder veroordeeld zijn voor verkeersfeiten (Macleod et al., 2012; Solnick & Hemenway, 1995) en vaak geen geldig rijbewijs (Macleod et al., 2012; Zhang et al., 2014) bezitten. Verder zijn veroorzakers vaak onder invloed van alcohol. Dit geldt zowel voor de ongevallen met voetgangers (Macleod et al., 2012) als voor ongevallen met enkel materiele schade (Jiang et al., 2016).

Bestuurders van oudere wagens vluchten vaker in vergelijking met bestuurders van nieuwere wagens (Zhang et al., 2014). Ook bestelwagens zijn vaker bij een ongeval met vlucht betrokken dan een bus bestemd voor personenvervoer (Zhang et al., 2014). Ongevallen met vlucht komen meer voor in het weekend dan tijdens de week (Macleod et al., 2012; Solnick & Hemenway, 1995), maar dat geldt niet voor de Belgische cijfers (cf. supra). Wanneer de (weers)**omstandigheden** minder goed zijn is de bestuurder ook vaker geneigd om te vluchten na een ongeval (Tay et al., 2008). Denk maar aan mist of op slecht verlichte wegen.

Daarnaast vergroot **afleiding** achter het stuur de kans op een ongeval met vlucht (Roshandeh et al., 2016). In deze laatste studie gaat het bij ongevallen met vlucht vooral om geparkeerde voertuigen met enkel materiele schade.

Welke factoren dragen bij aan vluchtmisdrijf?



Het plegen van vluchtmisdrijf heeft een aantal negatieve gevolgen voor het slachtoffer. Voor het slachtoffer is het belangrijkste negatieve gevolg dat de hulpdiensten later ter plaatse komen wanneer een bestuurder vlucht. Blijft die bestuurder ter plaatse, verwittigt hij/zij de hulpdiensten en kan die persoon eventueel al de eerste zorgen toedienen. Door te vluchten blijkt de kans op overlijden dan ook hoger te liggen dan wanneer de bestuurder ter plaatse blijft (Roshandeh et al., 2016; Tay et al., 2008). Voorts kan het vluchten van de veroorzaker ook tot moeilijkheden leiden bij de psychologische verwerking van het ongeval door het slachtoffer (Mayou & Bryant, 2003). Bovendien bemoeilijkt het vluchten ook de financiële afhandeling van het ongeval (Tay et al., 2008).

Waarom vluchten bestuurders na een ongeval?

Om de problematiek van het vluchtmisdrijf adequaat aan te pakken is het belangrijk te weten waarom de veroorzakers vluchten.

Een algemene verklaring is te vinden in de **rationele keuzetheorie** waarbij men ervan uitgaat dat de mens een rationeel wezen is die de voor- en nadelen van keuzes tegen elkaar afweegt in een zogenaamde kosten-batenanalyse en vervolgens beslist (Fujita et al., 2014). Vluchten na een ongeval is dus in de ogen van de bestuurder op dat ogenblik de actie met de best mogelijke uitkomst. Omdat hij zo, bijvoorbeeld, niet moet opdraaien voor kosten. Dit betekent ook dat de veroorzaker zich bewust is van de gevolgen wanneer een ongeval gemeld wordt, zoals het effect op zijn/haar verzekering of een mogelijk strafrechtelijke vervolging. Hierbij speelt het aspect schuld nog een belangrijke rol. Wanneer externe factoren zoals een nat wegdek of een blinde bocht de schuldperceptie verminderen, is de kans groter dat het ongeval wordt gemeld (Tay et al., 2008). Dit verdedigingsmechanisme noemen we het verminderen van cognitieve dissonantie. De veroorzaker probeert zo het aandeel schuld te externaliseren door de omstandigheden van het ongeval (Crombag, 2017).

Op basis van zo'n analyse beslist de bestuurder of hij/zij al dan niet vlucht. Wanneer de geschatte kosten van het niet melden lager zijn dan de mogelijk hogere kosten van het melden, zal men vluchten. Deze beslissing krijgt mee vorm door **persoonlijkheidstrekken**. Zoekt de bestuurder risico's op of vermijdt hij ze net? Hoe zit het met de subjectieve pakkans, de kans dat de veroorzaker gevat wordt voor het vluchten na een ongeval (Tay et al., 2008)? Bestuurders die eerder risiconutraal zijn, laten zich beïnvloeden door de (subjectieve) pakkans. Die keuze kan bijvoorbeeld worden bepaald door: een ongeval 's nachts, de aanwezigheid van getuigen en de kans dat die getuigen iets hebben gezien ondanks slecht weer of slechte verlichting. Dit is een algemeen principe in de criminologie: wanneer men zich anoniem waant, zal men zich eerder strafbaar gedragen dan wanneer men zich niet anoniem waant (Zhong et al., 2010). Voorts speelt ook het imago van de veroorzaker een rol. Zo is er het voorbeeld van de gewezen succesvolle wielrenner Lance Armstrong die in eerste instantie verklaarde dat zijn vriendin een verkeersongeval had veroorzaakt terwijl hij in feite de bestuurder was (Kluppels, 2016).

Hoewel deze rationele keuzetheorie logisch klinkt, is het nog maar de vraag hoe rationeel bestuurders zijn na een ongeval. In het bestaande internationale onderzoek zijn vooral de statische gegevens van ongevallen – met en zonder vlucht – vergeleken. Op basis van deze eerder genoemde verschillen tussen deze ongevallen probeert men te verklaren waarom bestuurders vluchten. Toch is in dit onderzoek niet aan bestuurders zelf gevraagd waarom zij

Welke factoren dragen bij aan vluchtmisdrijf?



destijds zijn gevlucht. Niet alle bestuurders die vluchtmisdrijf plegen worden ook gevat. Aan de bestuurders die wel gevat worden, hadden onderzoekers zowel de context van het ongeval, als de reden om te vluchten kunnen vragen. Tay en collega's (2008) hebben een raamwerk voorgesteld om de beslissingen die aan de basis van vluchtmisdrijf liggen te bepalen:

1. De verwachte kosten van het rapporteren van het ongeval: of de bestuurders een idee hebben van de waarschijnlijke gevolgen en kosten bij het melden van het ongeval. Zoals onder meer verhoogde verzekeringspremies en, wanneer de bestuurder schuldig is, ook mogelijke gerechtelijke vervolging.
2. Ernst van het ongeval: hoe ernstig het ongeval was en hoe dit mogelijk de beslissing om te vluchten heeft beïnvloed.
3. Schuld: de mate waarin automobilisten dachten dat ze schuld hadden aan het ongeval. Hoe de aanwezigheid van schuld-factoren die hierboven zijn genoemd – zoals afleiding, slecht rijgedrag en infrastructuur - invloed hadden op hun beslissingen.
4. Subjectieve pakkans: of bestuurders dachten dat ze zouden worden gevat na hun vluchtmisdrijf.

In dit raamwerk wordt het rijden onder invloed van alcohol niet specifiek genoemd, maar dit is in België zeker een belangrijke factor waarom bestuurders wegvluchten. Alcohol werkt ook in op de perceptie van schuld en op het nemen van rationele beslissingen. Het rijden onder invloed van alcohol kan worden geplaatst onder de te verwachte kosten in dit model. Denk maar aan kosten zoals angst voor bestraffing voor het rijden onder invloed of bestraffing door de rechter met een geldboete en het opleggen van een rijverbod.

Het bestaande raamwerk kan worden ingevuld door het bestuderen van de gerapporteerde ongevalsgegevens, maar leent zich nog beter voor **interviews** met de vluchtters om te begrijpen waarom zij zijn gevlucht. Deze methode werd toegepast door Kluppels (2016) in België en door Hopkins en Chivers (2017) in het Verenigd Koninkrijk. Op basis van deze interviews zijn zes types vluchtters geïdentificeerd (Tabel 6). Op basis van 52 interviews met vluchtters in het Verenigd Koninkrijk (Hopkins & Chivers, 2017), blijkt de grootste groep vluchtters te bestaan uit de onzekere vluchtters ($n = 16$; 31 procent), rationele vluchtters ($n = 10$; 19 procent), obscure vluchtters ($n = 8$; 15 procent), paniekerige vluchtters ($n = 7$; 13 procent), verstoorde vluchtters ($n = 7$; 13 procent) en geïntimideerde vluchtters ($n = 4$; 8 procent). Op basis van deze classificatie, valt op dat ook andere, minder rationele redenen de veroorzaker van een ongeval doen vluchten. Met deze groepen dient dan ook rekening te worden gehouden bij de aanpak van vluchtmisdrijf in België.

Welke factoren dragen bij aan vluchtmisdrijf?



Tabel 6: Overzicht van de type vluchters. Vertaling van Hopkins & Chivers (2017)

Type vluchter	Beschrijving
Onzekere vluchters (31%)	Deze bestuurders zijn vaak betrokken bij ongevallen met geen grote schade of gevolgen. Ze erkennen wel dat het ongeval hun schuld is, maar waren niet zeker of ze het ongeval hadden moeten melden.
Rationele vluchters (19%)	Rationele beslissing om te vluchten na een ongeval. Ze vinden dat vluchten en het vermijden van de gevolgen zwaarder doorweegt dan ter plaatse blijven en handelen. Ze kunnen bang zijn voor gevolgen of rijden vaak zonder geldige papieren. De meesten geven toe dat het ongeval hun schuld is.
Obscure vluchters (15%)	Bestuurders die niet zeker weten of er een aanrijding heeft plaatsgevonden.
Paniekerige vluchters (13%)	Deze groep bestuurders kan het minst goed omgaan met de emoties van het ongeval en verklaart dat ze uit paniek zijn gevlucht. Deze paniek kan voortkomen door hun schuld in het ongeval en/of de mogelijke gevolgen van het ongeval, zoals een bestraffing.
Verstoorde "impaired" vluchters (13%)	Deze groep bestuurders is niet meer in staat om rationeel te handelen door hun mentale toestand en/of middelengebruik of -misbruik.
Geïntimideerde vluchters (8%)	Deze bestuurders zijn in eerste instantie gestopt na het ongeval, maar kregen te maken met agressie van het slachtoffer of getuigen waardoor ze besluiten te vluchten.

Algemeen maken we dus een onderscheid tussen opzettelijke en onopzettelijke vluchters (Kluppels, 2016). Bij onopzettelijke vluchters kan men denken aan de obscure en onzekere vluchters in Tabel 6. Deze bestuurders zijn zich niet bewust dat ze een ongeval veroorzaakten, dachten dat er geen schade was of geloven dat ze zich voldoende identificeerden.

De opzettelijke vluchters weten wel dat ze in een ongeval betrokken waren, maar kozen er toch voor te vluchten. De motieven voor dit vluchtgedrag zijn divers. Enerzijds kan men denken aan de paniekerige vluchter (Tabel 6). Deze vlucht vaak door een overvloed aan emoties en reageert vanuit de vecht-vlucht-vries-reactie (Bear et al., 2007). Door het ongeval ervaart de bestuurder stress en er treedt een primaire lichamelijke reactie op. Dit kan vluchten zijn, maar deze reactie duurt slechts enkele seconden. De bestuurder kan er dus steeds voor kiezen om terug te keren. Een reden waarom men toch niet terugkeert naar het ongeval, is een vaak voorkomende denkfout die impliceert dat de vluchter de vlucht al heeft ingezet en dus niet meer kan terugkeren. Dit wordt ook de verzonken kost-denkfout of *sunk cost fallacy* (Eysenck & Keane, 2005) genoemd. Het is van belang om te benadrukken dat het gaat om een denkfout en zeker niet om een geldig argument om niet terug te keren.

Anderzijds zijn er rationele en verstoorde vluchters (Tabel 6). De rationele vluchter neemt de beslissing om te vluchten op basis van een kostenbatenanalyse. De verstoorde vluchter is niet meer in staat om helder te beslissen en had niet achter het stuur mogen zitten. Op basis van de analyse van Kluppels (2016) bij 853 deelnemers blijkt dat 43 procent van de vluchters geen achterliggende reden had om te vluchten. Zo'n 57 procent van hen was niet volledig in regel en kan om deze reden gevlucht zijn. Zo was 38 procent van hen onder invloed van alcohol, 12 procent had geen geldig rijbewijs of verzekering, 4 procent was onder invloed van drugs en 3 procent had te snel gereden.

Welke factoren dragen bij aan vluchtmisdrijf?

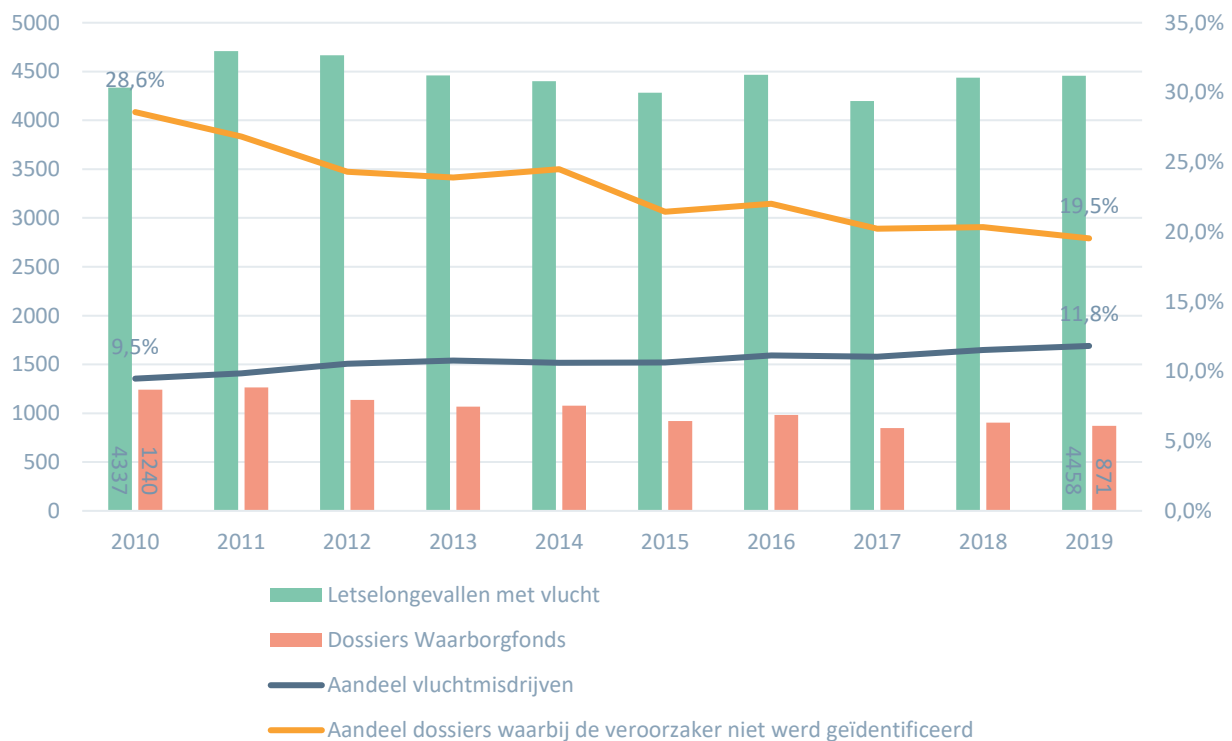


Naar maatregelen toe kan vooral worden gefocust op deze 57 procent van de vluchters. Het is hierbij vooral van belang om te blijven inzetten op het rijden onder invloed, te snel rijden en rijden zonder geldig rijbewijs, verzekering of technische keuring.

Van ongeval naar vluchter

Er kan een inschatting gemaakt worden van hoeveel vluchters daadwerkelijk worden gevat. Dit doen we door een vergelijking te maken tussen de gerapporteerde letselgevallen met vlucht en het aantal geopende dossiers door het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Dit fonds vergoedt onder andere de schade van een ongeval wanneer de botspartner niet is verzekerd of is weggevlucht.⁷ In hun dossiers specificeren ze ook het aantal ongevallen waarbij de veroorzaker niet kon worden geïdentificeerd en hoogstwaarschijnlijk na een ongeval is gevlucht. Figuur 3 toont de evolutie van het aantal dossiers waarbij een bestuurder is gevlucht en waarbij minimaal één andere persoon gewond was. De figuur toont ook de evolutie van de vluchtmisdrijven. Op basis van de evolutie van de cijfers kunnen we voorzichtig concluderen dat het aantal onopgeloste zaken de laatste jaren is afgenomen.

Figuur 3: Evolutie vluchtmisdrijven en dossiers waarbij de bestuurder niet is geïdentificeerd



⁷ Zie: <https://www.fcgb-bgwf.be/>, geraadpleegd op 5/11/2020.

Welke factoren dragen bij aan vluchtmisdrijf?



Bron: Federale politie/DGR/DRI/BIPOLE & Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Bewerking: Vias institute

Welke maatregelen tegen vluchtmisdrijf?



Welke maatregelen kunnen worden genomen tegen vluchtmisdrijf?

Naar maatregelen toe is het altijd belangrijk te weten welk profiel de doelgroep heeft. De vluchters zijn meestal mannen (Hopkins & Chivers, 2017; Kluppels, 2016; Zhang et al., 2014) die al eerder zijn veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten (Hopkins & Chivers, 2017; Macleod et al., 2012; Solnick & Hemenway, 1995). Meer bepaald moeten we rekening gehouden met de motieven waarom veroorzakers vluchten. Uit de analyse van Kluppels (2016) blijkt enerzijds dat 57 procent van de vluchters niet volledig in orde was en mogelijk daarom vluchtten. Wanneer deze onderliggende problemen in een vroeg stadium worden opgespoord, kan dat de kans op vluchten verkleinen.

De laatste jaren zijn er een aantal belangrijke evoluties die het toelaten bestuurders die niet in regel zijn met hun rijbewijs, verzekering of technische keuring vroegtijdig op te sporen. Met behulp van iPolice⁸ en FOCUS⁹ kunnen de politiediensten makkelijker meerdere databases doorzoeken en beter aan informatiedeling doen met andere diensten. Hierdoor worden bestuurders die niet in regel zijn sneller gedetecteerd, aangesproken op hun gedrag en aangemaand om dit in orde te brengen. Sinds juni 2020 is het voor politiediensten ook gemakkelijker geworden om te achterhalen of de bestuurder in het bezit is van een geldig rijbewijs.¹⁰ Deze applicaties zullen nog meer aan kracht winnen wanneer de nodige databases worden gekoppeld aan ANPR-camera's en databanken (Dormael et al., 2020).¹¹

Voor de vaststellingen van het rijden onder invloed van zowel alcohol en drugs (respectievelijk 38 procent en 4 procent van de bestuurders op basis van Kluppels, 2016) zijn fysieke controles door de politiediensten noodzakelijk om de objectieve pakkans te verhogen. Wanneer de objectieve pakkans stijgt, heeft dat ook een effect op de subjectieve pakkans (Silverans et al., 2018). Voor de groep rationele vluchters is het ook belangrijk om te benadrukken dat de pakkans voor vluchtmisdrijven de laatste jaren toegenomen lijkt. Deze vaststelling in combinatie met de wetenschap dat vluchtmisdrijf zwaar kan worden bestraft (Lodewyckx, 2019), zou meegenomen moeten worden in hun kostenbatenanalyse. Om deze boodschap kracht bij te zetten kunnen breed gecommuniceerde sensibiliseringsacties de boodschap overbrengen bij de algemene bevolking.

⁸ Zie: <https://www.demorgen.be/nieuws/politie-wordt-ipolice-intelligent-en-digitaal~bdcebf72/>, geraadpleegd op 5/11/2020.

⁹ Zie: <https://www.politie.be/5998/nl/nieuws/veilig-snel-en-mobiel-politiewerken-is-een-feit>, geraadpleegd op 5/11/2020.

¹⁰ Zie: https://justitie.belgium.be/nl/nieuws/persberichten_99, geraadpleegd 5/11/2020.

¹¹ Zie: https://www.standaard.be/cnt/dmf20190715_04511327, geraadpleegd op 5/11/2020 hoe ANPR camera's kunnen helpen bij het oplossen van ongevallen met vlucht.

Welke maatregelen tegen vluchtmisdrijf?

Tot slot moeten we ook stil te staan hoe we vluchters kunnen ontraden om zich in de toekomst opnieuw schuldig te maken aan vluchtgedrag. Hier spreken we eerder over corrigerende maatregelen in de vorm van rehabilitatie. Dit geeft de vluchter inzicht in het probleemgedrag en helpt hem/haar op weg naar het gewenste gedrag. Eveneens kan men repressief optreden door de veroorzaker hard te straffen, in de hoop dat hij in de toekomst niet meer zal vluchten. Straffen blijven verhogen zal weinig effect hebben aangezien een hoge straf net meespeelt in de beslissing om te vluchten. Zelfs wanneer men niet in regel is, zal de straf voor het vluchten altijd groter zijn dan het ter plaatse blijven en het slachtoffer helpen.



Verdere bronnen van informatie

Wetenschappelijke studies naar de statische factoren die op groepsniveau vaker voorkomen bij ongevallen met vlucht dan zonder vlucht.

- Tay, R., Rifaat, S., & Chin, H. (2008). A logistic model of the effects of roadway, environmental, vehicle, crash and driver characteristics on hit-and-run crashes. *Accident Analysis and Prevention, 40*, 1330–1336.
- Zhou, B., Roshandeh, A., Zhang, S., & Ma, Z. (2016). Analysis of Factors Contributing to Hit-and-Run Crashes Involved with Improper Driving Behaviors. *Procedia Engineering, 137*, 554–562

Wetenschappelijke studies die meer inzicht geven in de motieven van de vluchters.

- Hopkins, M., & Chivers, S. (2017). Theorizing hit-and-run: A study of driver decision-making processes after a road traffic collision. *Criminology & Criminal Justice, 19*, 45–61. <https://doi.org/10.1177/1748895817740173>
- Kluppels, L. (2016). *Voorbij de schaamte en de schuld. Wat gaat er om in het hoofd van een vluchtmisdrijfpleger?*



Referentielijst

- Aidoo, E. N., Amoh-Gyimah, R., & Ackaah, W. (2013). The effect of road and environmental characteristics on pedestrian hit-and-run accidents in Ghana. *Accident Analysis and Prevention*, *53*, 23–27.
- Bear, M. F., Connors, B. W., & Paradiso, M. A. (2007). *Neuroscience. Exploring the brain* (3rd editio). Baltimore: Lippincott, Williams & Wilkins.
- Cozijn, C. (1985). *Doorrijden na ongeval, een literatuurstudie*. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatie Centrum (WODC), Ministerie van Justitie, Nederland, Den Haag.
- Crombag, H. (2017). Over tunnelvisie. In P. J. van Koppen, J. W. de Keijser, R. Horselenberg, & M. Jelicic (Eds.), *Routes van het Recht. Over rechtspsychologie* (pp. 385–396). Den Haag: Boom Juridisch.
- Dormaels, A., Verwee, I., Nieuwkamp, R., Van Remoortel, F., & Jamaels, E. (2020). *Omgevingsanalyse en knelpuntennota rond de ontwikkeling van een toegankelijk ANPR-data platform voor lokale besturen [intern document]*.
- Eysenck, M. W., & Keane, M. T. (2005). *Cognitive Psychology: a student's handbook* (5th editio). New York: Taylor & Francis.
- Fujita, G., Okamura, K., Kihira, M., & Kosuge, R. (2014). Factors contributing to driver choice after hitting a pedestrian in Japan. *Accident Analysis and Prevention*, *72*, 277–286.
- Hopkins, M., & Chivers, S. (2017). Theorizing hit-and-run: A study of driver decision-making processes after a road traffic collision. *Criminology & Criminal Justice*, *19*, 45–61. <https://doi.org/10.1177/1748895817740173>
- Jiang, C., Lu, L., Chen, S., & Lu, J. J. (2016). Hit-and-run crashes in urban river-crossing road tunnels. *Accident Analysis and Prevention*, *95*(Pt B), 373–380.
- Kluppels, L. (2016). *Vorbij de schaamte en de schuld. Wat gaat er om in het hoofd van een vluchtmisdrijfpleger?*
- Lodewyckx, S. (2019). Vluchtmisdrijf in vogelvlucht. Wat is er veranderd in 2018. *Politie & Recht*, *3*, 112–120.
- Macleod, K. E., Griswold, J. B., Arnold, L. S., & Ragland, D. R. (2012). Factors associated with hit-and-run pedestrian fatalities and driver identification. *Accident Analysis and Prevention*, *45*, 366–372.
- Martensen, H., & Kluppels, L. (2015). *Accidents involving the escape of one driver: An overview of the occurrence in Belgium and other European countries*.

- Mayou, R., & Bryant, B. (2003). Consequences of road traffic accidents for different types of road user. *Injury, 34*(3), 197–202.
- Roshandeh, A., Zhou, B., & Behnood, A. (2016). Comparison of contributing factors in hit-and-run crashes with distracted and non-distracted drivers. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour, 38*, 22–28.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). *Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer*.
- Solnick, S. J., & Hemenway, D. (1995). The hit-and-run in fatal pedestrian accidents: Victims, circumstances and drivers. *Accident Analysis and Prevention, 27*, 643–649.
- Tay, R., Rifaat, S., & Chin, H. (2008). A logistic model of the effects of roadway, environmental, vehicle, crash and driver characteristics on hit-and-run crashes. *Accident Analysis and Prevention, 40*, 1330–1336.
- Zhang, G., Li, G., Cai, T., Bishai, D. M., Wu, C., & Chan, Z. (2014). Factors contributing to hit-and-run crashes in China. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour, 23*, 113–124.
- Zhong, C.-B., Bohns, V. K., & Gino, F. (2010). Good Lamps Are the Best Police. *Psychological Science, 21*(3), 311–314. <https://doi.org/10.1177/0956797609360754>