

Vluchtmisdrijf

BRIEFING



Vluchtmisdrijf, i.e. de vlucht nemen na een verkeersongeval, vormt een belangrijk verkeersveiligheidsprobleem in België en daarbuiten. Deze briefing analyseert de meest recente cijfers inzake vluchtmisdrijf in België voor de periode 2012–2021.

De briefing begint met een korte beschrijving van wat vluchtmisdrijf precies inhoudt en welke strafmaat hier momenteel tegenover staat. Daarnaast gaat dit document dieper in op de cijfers met betrekking tot hoe vaak en wanneer vluchtmisdrijf wordt gepleegd en geeft ook aandacht aan enkele belangrijke factoren die bijdragen tot het plegen van vluchtmisdrijf.

Verder formuleert de briefing enkele concrete beleidsaanbevelingen over hoe vluchtmisdrijf concreet tegen te gaan in de toekomst (met een focus op maatregelen ter bevordering van verkeersveiligheid in het algemeen, het verhogen van de pakkans en sensibilisering) en presenteert het aan de lezer verschillende bronnen van extra informatie.

INHOUD

- Wat is vluchtmisdrijf?
- Hoe vaak en wanneer wordt vluchtmisdrijf gepleegd?
- Welke factoren dragen bij aan vluchtmisdrijf?
- Welke maatregelen kunnen worden genomen om vluchtmisdrijf tegen te gaan?
- Andere bronnen van informatie

Highlights

- Elk jaar zijn er in België om en bij de **4.500 letselongevallen** waarbij de veroorzaker vlucht.
- In de laatste tien jaar is het aantal verkeersongevallen met vluchtmisdrijf ten opzichte van het aantal vastgestelde letselongevallen **met 15% toegenomen**.
- **Voetgangers, fietsers en bromfietzers** zijn het vaakst het slachtoffer van vluchtmisdrijf.
- Vluchtmisdrijf is **niet louter een stedelijk fenomeen**. Het komt ook voor op het platteland.
- De motieven voor vluchtmisdrijf zijn **rationeel en emotioneel** van aard.

Gelieve te verwijzen naar dit document als:

Vias institute (2023) Briefing "Vluchtmisdrijf". Brussel, België, Vias institute, www.briefings.vias.be

Redactie van dit document: Mathias De Roeck, mathias.deroeck@vias.be



Wat is vluchtmisdrijf?

Traditioneel wordt onder vluchtmisdrijf dat type van misdrijf verstaan dat voorkomt wanneer een bestuurder van een specifiek voertuig (auto, bestelwagen, bus, etc.) een andere weggebruiker (fietser, voetganger) aanrijdt en vervolgens beslist te vluchten zonder het slachtoffer te helpen (1). Hoewel dit de meest gekende vorm van vluchtmisdrijf is, gaat vluchtmisdrijf verder dan deze traditionele opvatting van het fenomeen. Zo kan bijvoorbeeld vluchtmisdrijf ook plaatsvinden zonder dat er een rechtstreekse aanrijding is. Het volstaat daarbij dat een bestuurder of fietser/voetganger louter aanleiding geeft tot een ongeval en daaropvolgend doelbewust vlucht om een ongeval met vluchtmisdrijf te identificeren. Voorts kan vluchtmisdrijf voorkomen bij bestuurders die niet in fout zijn, of zelfs bij bestuurders die geen rechtstreeks aandeel hebben in het ongeval. Wanneer je bijvoorbeeld beslist om met een voertuig dat betrokken is in een ongeval weg te rijden, met als doel om de verantwoordelijkheid te ontlopen, dan maak je je eveneens schuldig aan vluchtmisdrijf. Vluchtmisdrijf is dan ook een complex verkeersfenomeen, waaraan zowel automobilisten, maar ook andere types van weggebruikers zich kunnen bezondigen, waaronder fietsers en voetgangers. Het verschilt van het misdrijf “niet ter plaatse blijven” omwille van het intentioneel karakter. Bij vluchtmisdrijf weet je (of zou je moeten weten) dat je bij een ongeval betrokken was en vertrek je moedwillig.

Net zoals het fenomeen vluchtmisdrijf zelf, is de strafmaat voor vluchtmisdrijf in België vrij genuanceerd. Bij een ongeval zonder gewonden riskeert de dader een gevangenisstraf van 15 dagen tot zes maanden en geldt er ook een geldboete van 200 tot 2.000 euro. Deze bedragen moeten worden vermenigvuldigd met de in dat jaar geldende opdecimen. Anno 2023 zijn deze opdecimen gelijk aan acht, wat maakt dat boetes voor vluchtmisdrijf zich momenteel situeren tussen 1.600 en 16.000 euro. Hierbovenop kan de rechtbank nog beslissen een rijverbod op te leggen van acht dagen tot vijf jaar. Wanneer een slachtoffer van vluchtmisdrijf daarentegen gewond geraakt, of in het slechtste geval overlijdt, dan gelden er zwaardere straffen, m.n. een gevangenisstraf van 15 dagen tot vijf jaar en/of een boete van 3.200 tot 40.000 euro, inclusief opdecimen. In dit geval kan er ook worden beslist een levenslang rijverbod op te leggen (2). Daarnaast zorgt recidive, m.n. een tweede of zoveelste keer vluchtmisdrijf plegen binnen de drie jaar voor een dubbele boete en een rijverbod van minimaal vijf jaar (3).

Hoe vaak en wanneer wordt vluchtmisdrijf gepleegd?



Evolutie van het aantal vluchtmisdrijven en bijhorende slachtoffers

In 2021 werden er ongeveer 35.000 letselongevallen geregistreerd door de politie, waarvan net geen 4.200 ongevallen met vluchtmisdrijf.¹ Dit betekent dat in meer dan één op de tien letselongevallen de bestuurder vluchtte. Tabel 1 toont aan dat de voorbije tien jaar het aandeel vluchtmisdrijven ten opzichte van het totale aantal letselongevallen met 15% is gestegen.

Daarnaast werden er in 2021 iets meer dan 4.600 slachtoffers geregistreerd bij ongevallen met vluchtmisdrijf, waaronder 19 dodelijke slachtoffers. Verder blijkt dat het aantal slachtoffers bij vluchtmisdrijven het voorbije decennium ook is verminderd (Tabel 2). Van alle slachtoffers bij vluchtmisdrijven tussen 2012 en 2021 daalde het aantal dodelijke slachtoffers het sterkst met 26,9%, terwijl het aantal gewonden daalde met 12%.

Tabel 1: Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf (2012–2021)

	Letselongevallen met vluchtmisdrijf	Alle letselongevallen	Percentage vluchtmisdrijven
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	38.453	11,5%
2019	4.458	37.719	11,8%
2020	3.614	30.251	11,9%
2021	4.189	34.640	12,1%
Evolutie 2021 t.o.v. 2012	-10,2%	-21,7%	+15,2%

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

¹ Deze briefing heeft betrekking op vluchtmisdrijf met letselongevallen. Vluchtmisdrijf met enkel materiële schade wordt niet besproken in deze briefing.

Tabel 2: Evolutie van het aantal slachtoffers in letselongevallen met vluchtmisdrijf (plegers inbegrepen) (2012–2021)

	Doden	Gewonden	Slachtoffers
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
2020	17	3.931	3.948
2021	19	4.596	4.615
Evolutie 2021 t.o.v. 2012	-26,9%	-12,0%	-12,1%

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

Kenmerken van de personen betrokken in vluchtmisdrijven

De databank van de letselongevallen die geregistreerd worden door de politie 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 echter het vaakst getroffen door vluchtmisdrijven. Tussen 2019 en 2021 was één op de vijf (21%) van de slachtoffers bij voetgangers en 14% van de slachtoffers bij fietsers betrokken in een ongeval met vluchtmisdrijf (Tabel 3). De statistieken tonen bovendien aan dat dodelijke slachtoffers bij vluchtmisdrijf zich voornamelijk situeren in deze groepen en voornamelijk voetgangers zijn.

Van de bestuurders die letselongevallen veroorzaken, tonen partiële resultaten aan dat bestuurders betrokken in een vluchtmisdrijf vaker onder invloed zijn van alcohol (zie Tabel 4). Dit geldt voor bestuurders van alle soorten voertuigen. Een belangrijke kanttekening is wel dat niet alle plegers van vluchtmisdrijven worden geïdentificeerd en dat bovendien ook niet alle plegers van vluchtmisdrijf worden onderworpen aan een alcoholtest. Zo werden slechts 35% van alle bestuurders die vluchtmisdrijf pleegden tussen 2019 en 2021 onderworpen aan een alcoholtest, terwijl dit 75% was voor alle letselongevallen. Niettemin duiden de partiële resultaten toch op bepaalde trends. Zo vinden we dat van de bestuurders die betrokken zijn in een vluchtmisdrijf, autobestuurders (15%) en bestuurders van lichte vrachtwagens (16%) het vaakst een positieve ademtest afleggen. Waarschijnlijk zijn de werkelijke percentages nog hoger aangezien niet alle plegers van vluchtmisdrijven worden geïdentificeerd, of toch niet worden geïdentificeerd binnen het tijdsinterval dat een ademtest nog zin heeft. Een dergelijk patroon vinden we ook terug bij alle letselongevallen (zie Tabel 4).

Tabel 3: Aantal slachtoffers in letselongevallen met vluchtmisdrijf volgens weggebruikerstype ten opzichte van het totaal aantal verkeersslachtoffers (veroorzakers inbegrepen) (2019–2021)

	Doden		Gewonden		Slachtoffers	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Voetganger	26	11,2%	2.491	22%	2.517	21%
Fiets	12	4,5%	4.528	14%	4.540	14%
Bromfiets	2	4,2%	994	11%	996	11%
Motorfiets	2	0,9%	592	8%	594	8%
Auto	16	2,1%	3.873	7%	3.889	7%
Lichte vrachtwagen	0	0%	204	5%	204	5%
Autobus of Autocar	0	0%	105	9%	105	9%
Vrachtwagen	2	4,7%	37	3%	39	3%
Andere	0	0%	382	17%	382	17%
Totaal	60	3,6%	13.206	10,0%	13.266	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 (2019–2021)

	In vluchtmisdrijven		In alle letselongevallen	
	% Getest	% Positief	% Getest	% Positief
Voetganger	23%	9%	26%	5%
Fiets	37%	5%	68%	4%
Bromfiets	43%	7%	78%	7%
Motorfiets	63%	5%	80%	5%
Auto	39%	15%	81%	9%
Lichte vrachtwagen	32%	16%	82%	8%
Autobus / Autocar	51%	1%	84%	0%
Vrachtwagen	33%	5%	86%	1%
Andere	6%	6%	40%	4%
Totaal	35%	11%	75%	7%

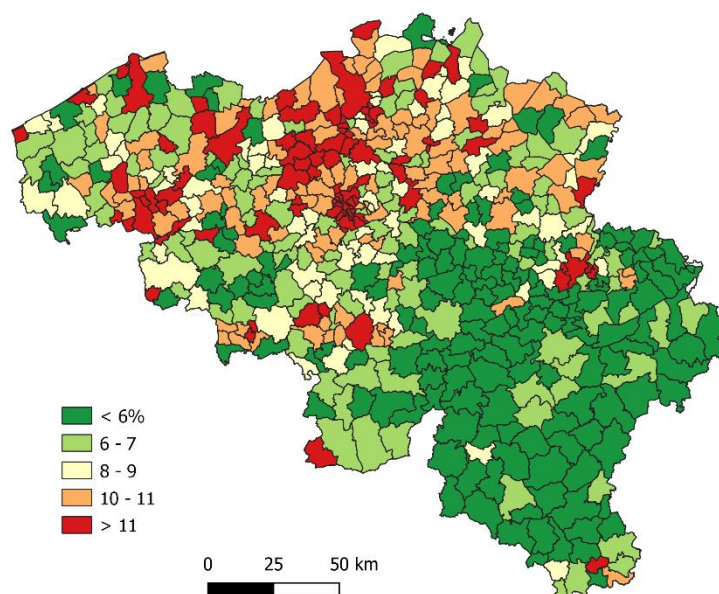
Bron: Federale politie/DGR/DRI/BIPOL en Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Infografie: Vias institute

Locatie van vluchtmisdrijven

De ongevallen met vluchtmisdrijf worden geografisch weergegeven in Figuur 1. Daarin zien we dat er een sterke concentratie is van ongevallen met vluchtmisdrijf in de stedelijke gebieden, met name Antwerpen, Brussel, Gent, Kortrijk, Luik en Bergen. We merken ook op dat vluchtmisdrijf relatief meer voorkomt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen dan in Wallonië. Zo is het percentage vluchtmisdrijven ten opzichte van het aantal letselongevallen het hoogst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (16%), gevolgd door Vlaanderen (12%) en Wallonië (10%).

Dit wil echter niet zeggen dat vluchtmisdrijf louter een stedelijk fenomeen is. Hoewel de cijfers inderdaad een concentratie van vluchtmisdrijf aantonen in de stedelijke gebieden, tonen ze aan dat ook daarbuiten, in de meer landelijke of rurale gebieden, vluchtmisdrijf een realiteit is. Zo toont Figuur 1 dat vluchtmisdrijf ook relatief vaak voorkomt in de meer landelijke provincies, zowel in Vlaanderen (Limburg, West-Vlaanderen) als Wallonië (Henegouwen, Waals-Brabant). Ongevallen met vluchtmisdrijf komen verder ook meer voor 's nachts (16%) dan overdag (11%), zoals weergegeven in Tabel 5.

Figuur 1: Percentage vluchtmisdrijven ten opzichte van het totaal aantal letselongevallen volgens gemeente (2010–2021)



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 samen nemen van meerdere jaren, verkleint de kans op zulke toevallige waarnemingen en is de weergave meer representatief.

Tabel 5: Aantal vluchtmisdrijven volgens het moment van de week (2019–2021)

	Vluchtmisdrijven	Alle letselongevallen	Percentage vluchtmisdrijven
Weekdag	8.307	71.364	12%
Weeknacht	811	5.210	16%
Weekenddag	2.114	19.523	11%
Weekendnacht	1.029	6.510	16%
België	12.261	102.607	12%

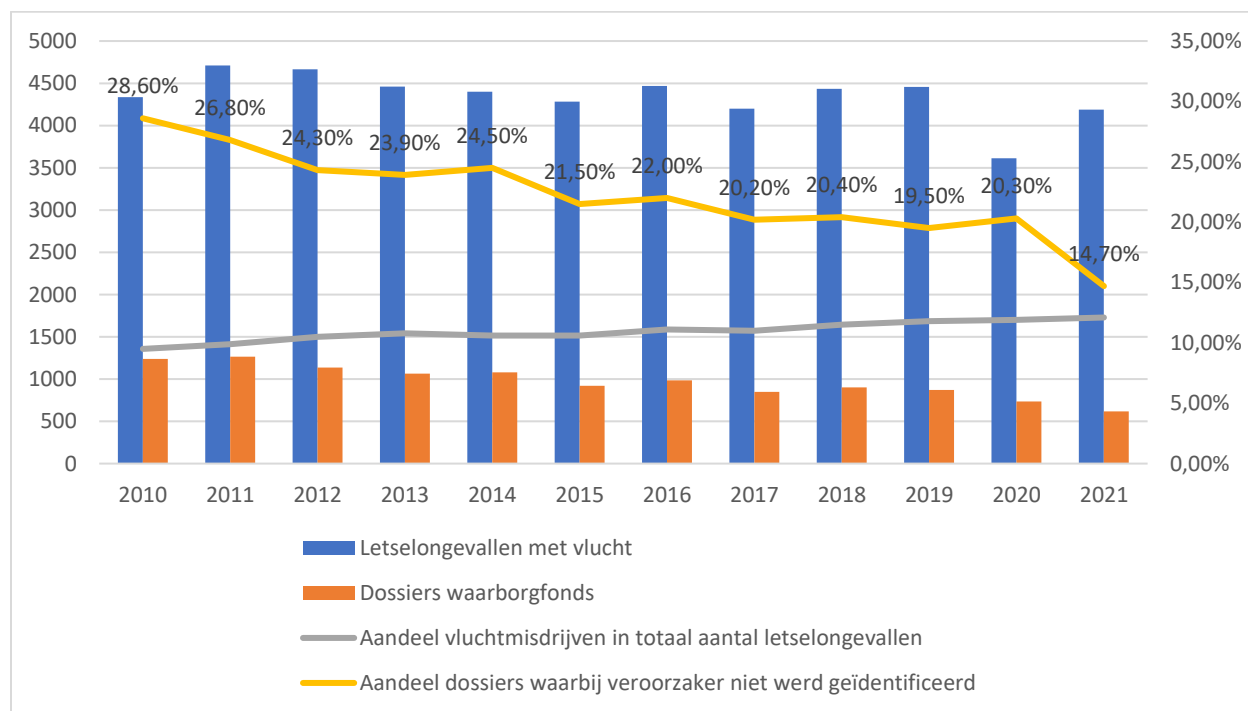
Bron: Federale politie/DGR/DRI/BIPOL en Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Infografie: Vias institute

Van ongeval naar vluchter

Er kan een ruwe schatting gemaakt worden van hoeveel daders van vluchtmisdrijf daadwerkelijk worden gevat en hoe dit evolueert doorheen de tijd. Dit doen we door een vergelijking te maken tussen de gerapporteerde letselongevallen met vlucht en het aantal geopende dossiers door het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds (BGWF) tussen 2010 en 2021. Dit fonds vergoedt onder andere de schade van een ongeval wanneer de botspartner niet is verzekerd of is weggevlucht (4). In hun dossiers specificeren ze ook het aantal ongevallen waarbij de veroorzaker niet kon worden geïdentificeerd en hoogstwaarschijnlijk na een ongeval is gevlucht.

Figuur 2 toont de evolutie van het aantal dossiers waarbij een bestuurder is gevlucht (m.n. de dossiers geopend op basis van “niet-identificatie” bij het BGWF) en waarbij minimaal één andere persoon gewond geraakte. De figuur toont ook de evolutie van het aantal letselongevallen met vluchtmisdrijf en de verhouding ten opzichte van het totaal aantal letselongevallen. Op basis van de evolutie van de cijfers kunnen we voorzichtig concluderen dat het aantal onopgeloste zaken van het totaal aantal letselongevallen met vluchtmisdrijf de laatste jaren is afgenomen (van 28,6% in 2010 naar 21,5% in 2015 en 14,7% in 2021), en dat er dus daadwerkelijk meer vluchtters worden geïdentificeerd na een ongeval met vluchtmisdrijf. De sterkste daling manifesteert zich echter tussen 2020 en 2021. De mogelijke verklaringen voor deze daling bespreken we later in deze briefing. In de volgende sectie gaan we dieper in op de internationale wetenschappelijke literatuur inzake de analyse en het verklaren van vluchtmisdrijf.

Figuur 2: Evolutie vluchtmisdrijven en dossiers waarbij de bestuurder niet is geïdentificeerd (2010-2021)



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



Welke factoren dragen bij aan vluchtmisdrijf?

Informatie op basis van ongevalsgegevens: contextuele factoren

Niet alleen in België (5,6) is onderzoek verricht naar vluchtmisdrijf. Ook in andere landen, waaronder China (7), Ghana (8), India (9), Italië (10) Japan (11), Singapore (12), het Verenigd Koninkrijk (13), en de Verenigde Staten (14,15), 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 (1). Uit de resultaten van internationaal onderzoek blijken vijf grote contextuele factoren een ongeval met vlucht te typeren, namelijk: (1) de botspartner, (2) kenmerken van de veroorzaker, (3) voertuigeigenschappen, (4) omstandigheden van het ongeval en (5) afleiding.

Met betrekking tot de **botspartner** blijkt dat vaker een voetganger betrokken is in een ongeval met vlucht dan in ongevallen zonder vlucht (7,8,12,14). 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 een eerder jonge of oudere leeftijd heeft (14). Dat zien we ook terug in Belgische cijfers waar minder vluchtmisdrijf wordt vastgesteld bij slachtoffers jonger dan 9 jaar en slachtoffers ouder dan 80 jaar.

De **veroorzakers** van ongevallen met vlucht zijn vaker mannen (7) die al eerder veroordeeld zijn voor verkeersfeiten (14,16) en vaak geen geldig rijbewijs bezitten (7,14). Verder zijn veroorzakers vaak onder invloed van alcohol. Dit geldt zowel voor de ongevallen met voetgangers (14) als voor ongevallen met enkel materiële schade (17).

Met betrekking tot **voertuigeigenschappen** blijkt uit het ene onderzoek dat bestuurders van motorfietsen minder snel vluchtmisdrijf plegen dan autobestuurders (7), hoewel bevindingen uit ander onderzoek deze resultaten tegenspreken (12,18). We zien daarnaast geen statistisch significant verschil tussen vrachtwagenchauffeurs en automobilisten inzake de kans op vluchtmisdrijf (7).

Wat betreft de **omstandigheden van het ongeval** tonen studies aan dat ongevallen met vlucht meer voorkomen in het weekend dan tijdens de week (7,16) dit vinden we echter niet terug in de Belgische cijfers (Tabel 5). Wanneer de (weers)omstandigheden minder goed zijn, is de bestuurder ook vaker geneigd om te vluchten na een ongeval (12). Denk maar aan mist of slecht verlichte wegen (10).

Tot slot vergroot **afleiding** achter het stuur de kans op een ongeval met vlucht (1). In deze laatste studie gaat het bij ongevallen met vlucht vooral om geparkeerde voertuigen met enkel materiële schade.

Het plegen van vluchtmisdrijf heeft een aantal negatieve gevolgen voor het slachtoffer. Voor het slachtoffer is het belangrijkste negatieve gevolg het feit dat de hulpdiensten later ter plaatse komen wanneer een bestuurder vlucht, waardoor belangrijke (levensnoodzakelijke) zorgen uitblijven. Blijft die bestuurder ter plaatse, verwittigt hij/zij de hulpdiensten en kan die persoon eventueel al de eerste zorgen toedienen, dan komt dit het slachtoffer ten goede. Door te vluchten blijkt de kans op overlijden dan ook hoger te liggen dan wanneer de bestuurder ter plaatse blijft (1,12). Voorts kan vluchtmisdrijf tot moeilijkheden leiden bij de psychologische verwerking van het ongeval door het slachtoffer (19). Vluchten na een ongeval bemoeilijkt tot slot ook de financiële afhandeling van het ongeval (12).

Waarom vluchten bestuurders na een ongeval: beslissingsgerelateerde factoren

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

Het meest populaire verklaringsmodel in de literatuur omtrent vluchtmisdrijf is de **rationele keuzetheorie** (11,12). In het kort stelt deze theorie dat de mens van nature een rationeel en nutsmaximaliserend wezen is die de voor- en nadelen van bepaalde keuzes systematisch tegen elkaar afweegt en op basis hiervan een beslissing neemt (11). Het doel is het maximaliseren van het persoonlijk belang of nut. In het kader van vluchtmisdrijf beslist de bestuurder met andere woorden rationeel of hij/zij al dan niet vlucht. De bestuurder zal beslissen om te vluchten wanneer vluchten meer baten heeft dan kosten. Eén van de meest voornamelijkste kosten van vluchtmisdrijf is de kans om gevat te worden. Dit kan niet alleen leiden tot een strengere strafmaat (zoals een hogere boete, gevangenisstraf), het kan ook zorgen voor een sterk sociaal afkeuren en iemands (sociaal) leven ingrijpend veranderen. De baten van vluchten zijn daarentegen dat, wanneer succesvol, de dader van het vluchtmisdrijf zijn/haar straf volledig ontloopt en dus ook alle boetes, veroordelingen en verantwoordelijkheden die hiermee gepaard gaan. Bij een rationele keuze is het belangrijk om op te merken dat het altijd een subjectieve interpretatie van kosten en baten betreft. Verschillende bestuurders kunnen kortom op een andere manier rationeel ageren in de mate dat kosten en baten anders worden ingeschat. Zo toonde een studie van Tay et al. aan dat mensen die doorgaans risico's wensen te vermijden zich meer laten beïnvloeden door de subjectieve pakkans van vluchtmisdrijf dan mensen die geen schrik hebben om risico's te nemen. Ook drugs en alcohol kunnen een impact hebben op rationele afwegingen, tot die mate dat het soms moeilijk of onmogelijk wordt om nog te spreken over rationaliteit.

Het is nog maar de vraag in hoeverre bestuurders rationeel handelen net na een ongeval en in hoeverre vluchten werkelijk een rationele keuze is. Vaak komt het ongeval volledig onverwacht en ongepland, ontstaat er halsoverkop een complexe en intense mix van paniek, angst, emotie en stress en moeten beslissingen in een mum van tijd worden genomen. In dit licht is de studie van Hopkins en Chivers (13) verhelderend. Aan de hand van 52 interviews met daders van vluchtmisdrijf in het Verenigd Koninkrijk tonen zij aan dat niet elke dader van vluchtmisdrijf rationeel handelt en dat ook **emoties** een significante rol spelen. De centrale bevinding in hun onderzoek is dat er verschillende types van vluchters bestaan, en dat rationele bestuurders daar slechts maar een klein onderdeel van uitmaken (i.e. 19%). **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** vat deze typologie van vluchters samen:

Tabel 6: Overzicht van het type vluchters. Gebaseerd op Hopkins & Chivers (2017)

Type vluchter	Beschrijving
Rationele vluchters (19%)	Daders van vluchtmisdrijf die de rationele keuze maken om te vluchten na het ongeval om de kosten van het ongeval te ontlopen. Bij deze groep komen er vaak verzwarende omstandigheden voor, waaronder illegaal rijden zonder verzekering of zonder papieren. Deze mensen zijn zich bewust van hun fout en van hun verantwoordelijkheid in het ongeval.
Onzekere vertrekkers (31%)	Bestuurders die de ernst van het ongeval minimaliseren of zelfs trivialisieren. Doorgaans ontkennen onzekere vluchters dat ze illegaal hebben gehandeld door niet te stoppen of door het ongeval niet te melden. Soms geven deze bestuurders wel toe dat ze in fout waren, maar waren ze niet zeker of ze het ongeval hadden moeten melden.
Paniekerige vluchters (13%)	Deze groep van bestuurders kan het minst goed omgaan met de emoties en de schok van het ongeval en verklaart dat ze uit paniek zijn gevlucht. Deze paniek kan voortvloeien door hun schuld in het ongeval en/of de mogelijke gevolgen van het ongeval, zoals een bestraffing.
Geïntimideerde vluchters (8%)	Deze bestuurders zijn in eerste instantie gestopt na het ongeval, maar kregen te maken met agressie van andere bestuurders of getuigen, waardoor ze besloten te vluchten.
Verstoorde “impaired” vluchters (13%)	Deze groep bestuurders waren te sterk onder invloed van drugs en/of alcohol, waardoor ze meteen na het ongeval cognitief niet meer in staat waren om een rationele keuze te maken.

Zoals **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** aantoon, maken Hopkins en Chivers een onderscheid tussen vijf types van daders van vluchtmisdrijf: (1) rationele vluchters (2) onzekere vertrekkers (3) paniekerige vluchters (4) geïntimideerde vluchters en (5) verstoorde vluchters. Zoals gezegd is hun centrale bevinding dat rationele vluchters niet het enige type van vluchters uitmaken, en dat er ook bestuurders zijn die vluchtmisdrijf plegen omwille van paniek (13%), intimidatie (8%), trivialisering/ontkenning (31%) en intoxicatie (13%). Met andere woorden, rationele keuze is slechts een deel van het verhaal, en ook andere, niet-rationele factoren spelen klaarblijkelijk een rol bij vluchtmisdrijf. Voorts identificeren Hopkins en Chivers (2017) nog een zesde type vluchter, m.n. de onoplettende vluchters (15%), dewelke omwille van bepaalde factoren (leeftijd, weersomstandigheden, type vervoersmiddel, stress) helemaal niet bewust waren van het ongeval, en daardoor ook geen beslissingsproces hebben doorlopen of emoties hebben ervaren.

Naast de kwestie of vluchtmisdrijf al dan niet een rationele beslissing is, wordt recentelijk ook de nadruk gelegd op de rol van sociaal kapitaal om vluchtmisdrijf te verklaren (15). In z’n meest abstracte vorm verwijst sociaal kapitaal naar gedeelde waarden en normen die samenwerken in groep mogelijk maken (15). Kenmerken van sociaal kapitaal zijn onder andere gemeenschapsvorming, formele en informele netwerken, vertrouwen, integratie, politieke participatie, respect voor de publieke ruimte en dergelijke meer. Castriota et al. (2022) vinden bewijs dat een hoge mate van sociaal kapitaal vluchtmisdrijf tegengaat. Enerzijds zorgt sociaal kapitaal voor meer informele sociale controle en maatschappelijk engagement, wat de kans op bestraffing voor vluchtmisdrijf doet toenemen. Anderzijds

impliceert sociaal kapitaal ook de internalisatie van maatschappelijke waarden en normen, wat de (morele, intrinsieke) kost van vluchtmisdrijf versterkt.²

Zoals duidelijk uit bovenstaande discussie is vluchtmisdrijf een complex sociaal fenomeen. Meerdere factoren liggen aan de basis van vluchtmisdrijf. De feitelijke beslissing om te vluchten wordt bepaald door rationele en niet-rationele handelingen waarop sociaal kapitaal kan inspelen. De wetenschappelijke literatuur omtrent vluchtmisdrijf zal zich de komende jaren wellicht nog een tijd buigen over de verhouding tussen ratio en emoties bij vluchtmisdrijf, in een poging om dit spanningsveld verder te nuanceren, en zal zich verder ook toespitsen op de rol van alternatieve of aanvullende verklaringen. In een recente wetenschappelijke publicatie toonden Castriota en Tonin (10) bijvoorbeeld aan dat duisternis vluchtmisdrijf in de hand werkt, omdat het het risico op bestraffing doet afnemen. Dergelijke studies zullen ons stelselmatig meer inzicht geven in het fenomeen van vluchtmisdrijf. In de volgende sectie gaan we dieper in op maatregelen die beleidsmakers kunnen nemen om vluchtmisdrijf tegen te gaan.

² Dit mechanisme bouwt voort op Festinger's (1957) theorie van cognitieve dissonantie. Die theorie stelt dat mensen streven naar het verkleinen van de dissonantie tussen hun eigen waarden en normen en hun feitelijk gedrag.



Welke maatregelen tegen vluchtmisdrijf?

Om te bespreken welke maatregelen er kunnen worden genomen om vluchtmisdrijf tegen te gaan, maken we gebruik van ons eerder gemaakte onderscheid tussen contextuele en beslissingsgerelateerde factoren. Vluchtmisdrijf kan beschouwd worden als een eerder ongeplande en onverwachte gebeurtenis (m.n. een verkeersongeval) en wordt in een zeer kort tijdsbestek gepleegd onder zware spanning. Vluchtmisdrijf is, met andere woorden, een type van crimineel gedrag dat voorkomt in extreme omstandigheden, waarin niet iedereen in staat is om even adequaat te reageren. In vergelijking met de meer klassieke types van crimineel gedrag komt vluchtmisdrijf relatief meer voor bij mensen die in het verleden nog geen criminele feiten hebben gepleegd (10). Dit is niet het geval voor bestuurders die reeds eenmalig of meermaals zijn veroordeeld voor verkeersinbreuken, zoals dronken rijden, rijden onder de invloed van drugs, rijden zonder papieren, overdreven snelheid, en dergelijke meer. Een pertinente bevinding is hier dat bestuurders met een geschiedenis van verkeersinbreuken een hogere kans hebben om vluchtmisdrijf te plegen (14).

Men kan gebruik maken van verschillende beleidsmaatregelen om de kans op vluchtmisdrijf in te dijken. Een type van beleidsmaatregel hangt logischerwijs samen met het afdwingen van maatregelen ter bevordering van verkeersveiligheid in het algemeen, zoals bijvoorbeeld geformuleerd in het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021–2025.³ De maatregelen die worden genomen binnen dit kader en streven om tegen 2030 het aantal verkeersdoden en zwaargewonden op Belgische wegen te halveren en om tegen 2050 ten laatste nul verkeersdoden (“all-for-zero”) te hebben, zijn dan ook meteen maatregelen tegen vluchtmisdrijf als dusdanig. Naast deze algemene verkeersveiligheidsmaatregelen zijn er echter ook meer specifieke beleidsmaatregelen noodzakelijk om vluchtmisdrijf ten gronde aan te pakken.

Gebaseerd op de rol van rationele versus niet-rationele motivaties bij vluchtmisdrijf kunnen de volgende maatregelen worden geformuleerd. Enerzijds kan men overwegen om de pakkans voor bepaalde verkeersinbreuken (rijden onder invloed van alcohol, drugs, overdreven snelheid, rijden zonder geldig rijbewijs etc.) te verhogen. Studies tonen immers aan dat de kans op vluchtmisdrijf toeneemt bij elk oneigenlijk gebruik van de wagen en andere motorvoertuigen (10,14,16,18). Momenteel ligt de pakkans voor het gebruik van alcohol en illegale drugs achter het stuur vrij laag. Volgens cijfers van de Nationale Verkeersveiligheidsenquête 2023 werd in 2022 slechts 13% van alle automobilisten tegengehouden op de Belgische wegen naar aanleiding van een alcoholcontrole, en amper 2% voor een drugscontrole (20). Op het vlak van pakkans voor verscheidene verkeersinbreuken kan in België met andere woorden nog veel vooruitgang worden geboekt, met gunstige effecten voor het bestrijden van vluchtmisdrijf en het verbeteren van de algemene verkeersveiligheid als gevolg.

³ Zie <https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/Federaal%20plan%20verkeersveiligheid%20-%20Finaal2.pdf>

Anderzijds kan men overwegen om meer in te zetten op sensibilisering in de samenleving (18). Hoewel het een stelregel is dat je niet vlucht bij een verkeersongeval, tonen cijfers aan dat dit fenomeen vaak voorkomt. Zoals aangetoond is vluchtmisdrijf niet noodzakelijk een gevolg van kwaad opzet, en kunnen ook paniek, angst en andere emoties een rol spelen. Men zou er dan ook voor kunnen opteren om in te zetten op specifieke informatiecampagnes en opleidingen om vluchtmisdrijf in te perken. Verscheidene studies hebben aangetoond dat sensibilisering een effectieve maatregel is ter bevordering van de verkeersveiligheid (21–23). Zo zou er bijvoorbeeld meer aandacht kunnen worden besteed aan het fenomeen vluchtmisdrijf tijdens de rijopleiding, en zou de rijopleiding ook meer kunnen toespitsen op hoe correct te handelen in situaties van (extreme) stress en paniek. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van (filmpjes met) concrete getuigenissen van daders van vluchtmisdrijf (daderinzicht), of door vluchtmisdrijf meer in detail te bespreken met de deelnemers (schuldbesef), ongevallen te simuleren, en/of door dieper in te gaan op de cijfers en het wettelijk kader inzake vluchtmisdrijf. Informatiecampagnes kunnen verder inzetten op getuigenissen van daders, maar kunnen daarnaast ook communiceren over bijvoorbeeld de toegenomen pakkans bij vluchtmisdrijf (zoals aangetoond in Figuur 2), over de groeiende rol van ANPR camera's⁴, dashcams, bewakingscamera's, smartphones en andere technologische evoluties (zoals iPolice⁵ en FOCUS⁶) in dit verhaal, en over mogelijke (strafrechtelijke en alternatieve) sancties wanneer iemand toch vluchtmisdrijf pleegt. De rode draad bij sensibilisering omtrent vluchtmisdrijf is dat iedereen per definitie vatbaar is voor dit type misdrijf, en dat het daarom ook belangrijk is om hierbij stil te staan. Een succesvolle beleidsstrategie tegen vluchtmisdrijf is wellicht die strategie die zowel de algemene verkeersveiligheid, pakkans, sancties en sensibilisering in rekening neemt.

⁴ Zie: https://www.standaard.be/cnt/dmf20190715_04511327, over hoe ANPR camera's kunnen helpen bij het oplossen van ongevallen met vlucht.

⁵ Zie: <https://www.demorgen.be/nieuws/politie-wordt-ipolice-intelligent-en-digitaal~bdcebf72/>

⁶ Zie: <https://www.politie.be/5998/nl/nieuws/veilig-snel-en-mobiel-politiewerken-is-een-feit>



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, inclusief de rol van emoties.

- 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.
- Kluppels, L. (2016). *Voorbij de schaamte en de schuld. Wat gaat er om in het hoofd van een vluchtmisdrijfpleger?*

Wetenschappelijk studie naar de rol van sociaal kapitaal bij vluchtmisdrijf

- Castriota, S., Rondinella, S., & Tonin, M. (2022). Does Social Capital Matter? A Study of Hit-and-Run in US Counties. CESifo Working Papers No. 9691.



Referentielijst

1. Roshandeh A, Zhou B, Behnood A. Comparison of contributing factors in hit-and-run crashes with distracted and non-distracted drivers. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav.* 2016;38:22–8.
2. Advo-recht. Vluchtmisdrijf (Art. 33 Wegcode). <https://advo-recht.be/kennisbank/verkeersrecht/overtreding/vluchtmisdrijf/>. 2023.
3. Lokale Politie. Vluchtmisdrijf in 4 vragen. <https://www.politie.be/5447/nieuws/vluchtmisdrijf-in-4-vragen>. 2018.
4. Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Jaarlijks Verslag 2021 [Internet]. Brussels; 2021 [cited 2023 Jan 24]. Available from: <https://docs.fcgb-bgwf.be/documents/verslag2021bgwf.pdf>
5. Kluppels L. Voorbij de schaamte en de schuld. Wat gaat er om in het hoofd van een vluchtmisdrijfpleger? Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid; 2016.
6. Martensen H, Kluppels L. Accidents involving the escape of one driver: An overview of the occurrence in Belgium and other European countries. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid; 2015.
7. Zhang G, Li G, Cai T, Bishai DM, Wu C, Chan Z. Factors contributing to hit-and-run crashes in China. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav.* 2014;23:113–24.
8. Aidoo EN, Amoh-Gyimah R, Ackaah W. The effect of road and environmental characteristics on pedestrian hit-and-run accidents in Ghana. *Accid Anal Prev.* 2013;53:23–7.
9. Sivasankaran SK, Balasubramanian V. Investigation of factors contributing to pedestrian hit-and-run crashes in India. *Journal of Transportation Safety & Security.* 2020;14(3):382–403.
10. Castriota S, Tonin M. Stay or flee? Hit-and-run accidents, darkness and probability of punishment. *European Journal of Law and Economics.* 2022 Aug 21;1–28.
11. Fujita G, Okamura K, Kihira M, Kosuge R. Factors contributing to driver choice after hitting a pedestrian in Japan. *Accid Anal Prev.* 2014;72:277–86.
12. Tay R, Rifaat SM, Chin HC. A logistic model of the effects of roadway, environmental, vehicle, crash and driver characteristics on hit-and-run crashes. *Accid Anal Prev.* 2008;40(4):1330–6.
13. Hopkins M, Chivers S. Theorizing hit-and-run: A study of driver decision-making processes after a road traffic collision. *Criminology & Criminal Justice.* 2017 Nov 10;19(1):45–61.
14. MacLeod KE, Griswold JB, Arnold LS, Ragland DR. Factors associated with hit-and-run pedestrian fatalities and driver identification. *Accid Anal Prev.* 2012;45:366–72.

15. Castriota S, Rondinella S, Tonin M. Does Social Capital Matter? A Study of Hit-and-Run in US Counties. CESifo Working Papers No 9691. 2022;
16. Solnick SJ, Hemenway D. The hit-and-run in fatal pedestrian accidents: Victims, circumstances and drivers. *Accid Anal Prev.* 1995;27(5):643–9.
17. Jiang C, Lu L, Chen S, Lu JJ. Hit-and-run crashes in urban river-crossing road tunnels. *Accid Anal Prev.* 2016;95(Pt B):373–80.
18. Tay R, Barua U, Kattan L. Factors contributing to hit-and-run in fatal crashes. *Accid Anal Prev.* 2009;41(2):227–33.
19. Mayou R, Bryant B. Consequences of road traffic accidents for different types of road user. *Injury.* 2003;34(3):197–202.
20. Vias Institute. Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2023 [Internet]. Brussels; 2023. Available from: <https://www.enquetevias.be/nl/>
21. Elder RW, Shults RA, Sleet DA, Nichols JL, Thompson RS, Rajab W. Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol-involved crashes: A systematic review. *Am J Prev Med.* 2004;27(1):57–65.
22. Tay R. The relationship between public education and enforcement campaigns and their effectiveness in reducing speed related serious crashes. *International Journal of Transport Economics.* 2004;37(5):251–5.
23. Lewis I, Watson B, Tay R. Examining the effectiveness of physical threats in road safety advertising: the role of the third-person effect, gender, and age. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Driver Behaviour.* 2007;10:48–60.