

13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

DOORRIJDEN NA ONGEVAL
een samenvattend literatuurrapport

Den Haag, mei 1974

Ministerie van Justitie
Wetenschappelijk onderzoek-
en documentatiecentrum

DOORRIJDEN NA ONGEVAL

INHOUD

Blz.

②

1. De omvang en ontwikkeling van het doorrijden na ongeval	1
2. Aard van de gevallen.	4
3. Gevolgen van het doorrijden na ongeval	6
4. De delictsituatie.	7
4.1. De plaats van het ongeval	7
4.2. De verkeersdichtheid	7
4.3. Het tijdstip van het ongeval	7
5. Gegevens betreffende de dader	8
5.1. Motieven om door te rijden na een ongeval	8
5.2. Geslacht van de dader	9
5.3. Leeftijd van de dader	9
5.4. Beroep van de dader	10
5.5. Duur van het rijbewijsbezit	11
5.6. Alcohol gebruik	11
5.7. Psychologische gegevens	12
6. Criminele voorgeschiedenis en opgelegde straffen	13
6.1. Criminele voorgeschiedenis	13
6.2. Opgelegde straffen	14
7. Voorstellen van de auteurs	15
Overzicht van de onderzoeken	16
Literatuur	17

1. DE OMVANG EN ONTWIKKELING VAN HET DOORRIJDEN NA EEN ONGEVAL.

Sinds 1960 heeft het doorrijden na ongeval in Nederland een toenemend aandeel in de totale verkeerscriminaliteit. Vanaf 1963 is het na het rijden onder invloed het meest frequent veroordeelde verkeersmisdrijf. In tabel 1 wordt het doorrijden na ongeval vergeleken met de totale verkeerscriminaliteit en met enkele andere verkeersmisdrijven.

Tabel 1 (Nederland)

Verkeerscriminaliteit per 100.000 inwoners van 12-79 jaar.

	1956	1960	1963	1965	1967	1969	1970	1971
Veroordelingen totaal	103,6	104,8	113,5	130,5	135,1	149,2	151,7	144,3
daarvan:								
rijden onder invloed van alcohol (motorrijtuigen)	14,1	19,1	27,5	38,3	44,0	51,4	55,8	58,6
doorrijden na ongeval	10,4	15,9	22,8	30,8	33,1	39,4	43,9	41,8
joy-riding	12,5	19,1	15,4	14,1	12,5	12,4	10,8	10,3

Bron: C.B.S., Toepassing der wegenverkeerswet 1970, 1971.

* ① In Nederland evenals in Duitsland is het aantal veroordelingen voor doorrijden na ongeval gedurende de periode van 1960 tot 1970 in absolute zin sterk gestegen, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Canada waar vanaf 1966 tot 1969 een sterke daling te constateren valt.

Tabel 2

Aantal veroordelingen doorrijden na ongeval.

	1960	1963	1966	1969	1970	1971
Canada	3.962	5.626	6.529	3.631	-	-
Duitsland	11.787	18.614	22.843	25.499	30.198	31.498
Nederland	1.336	1.992	3.022	3.746	4.229	4.091

Bron: Canada Yearbook

Statistisch Jahrbuch für die B.R.D.

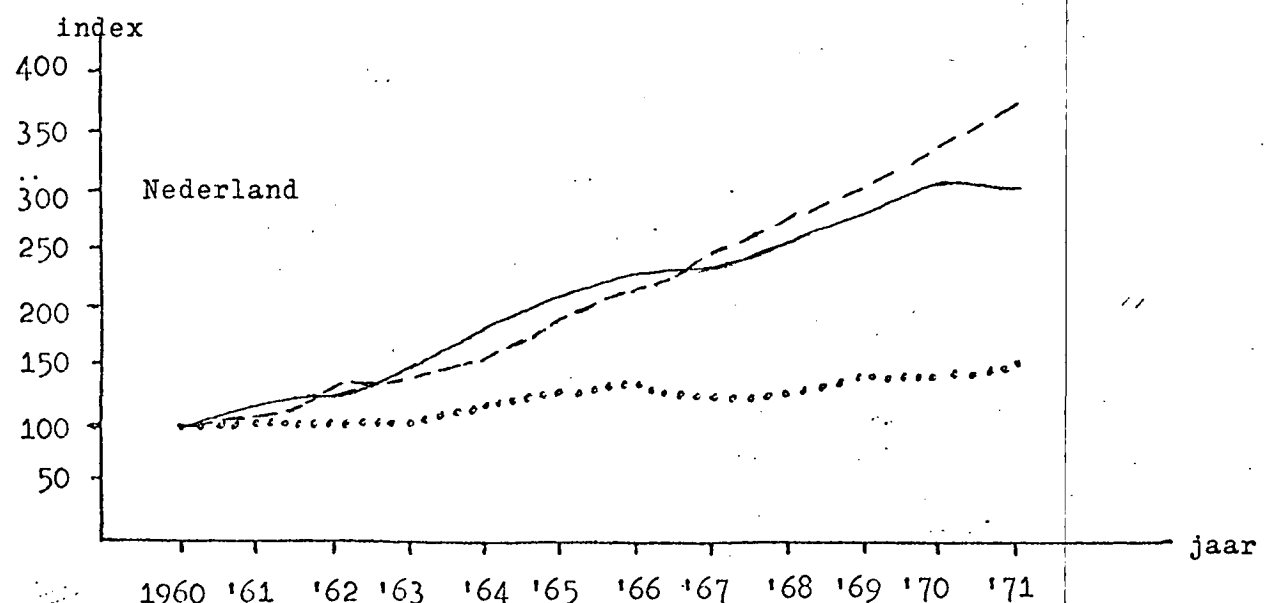
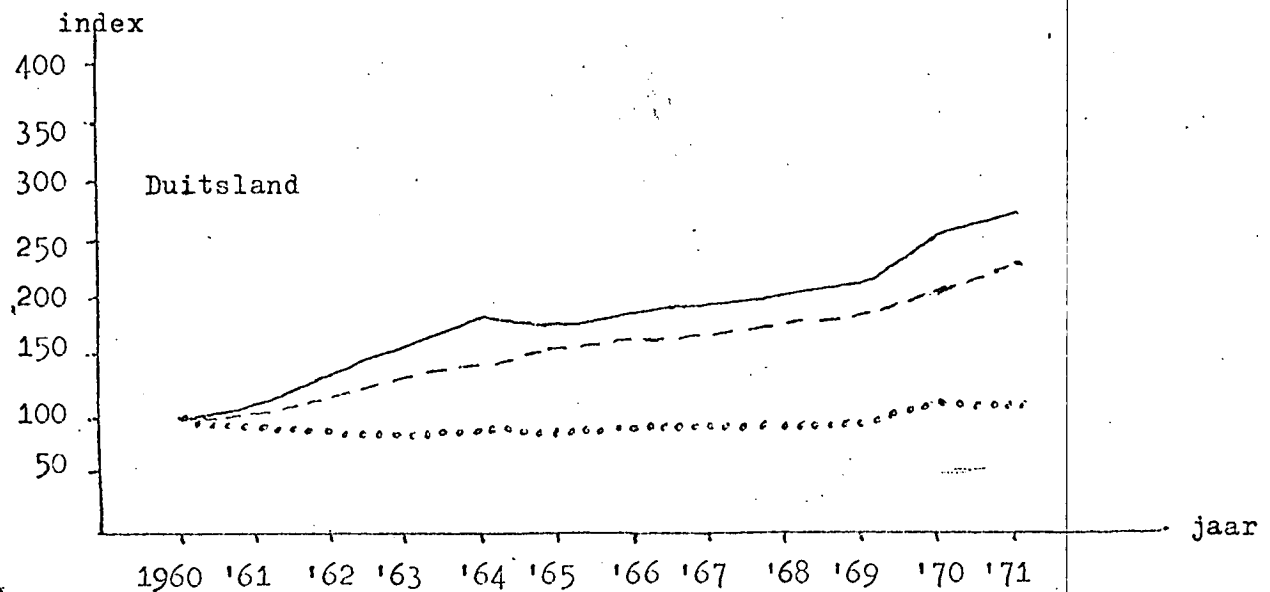
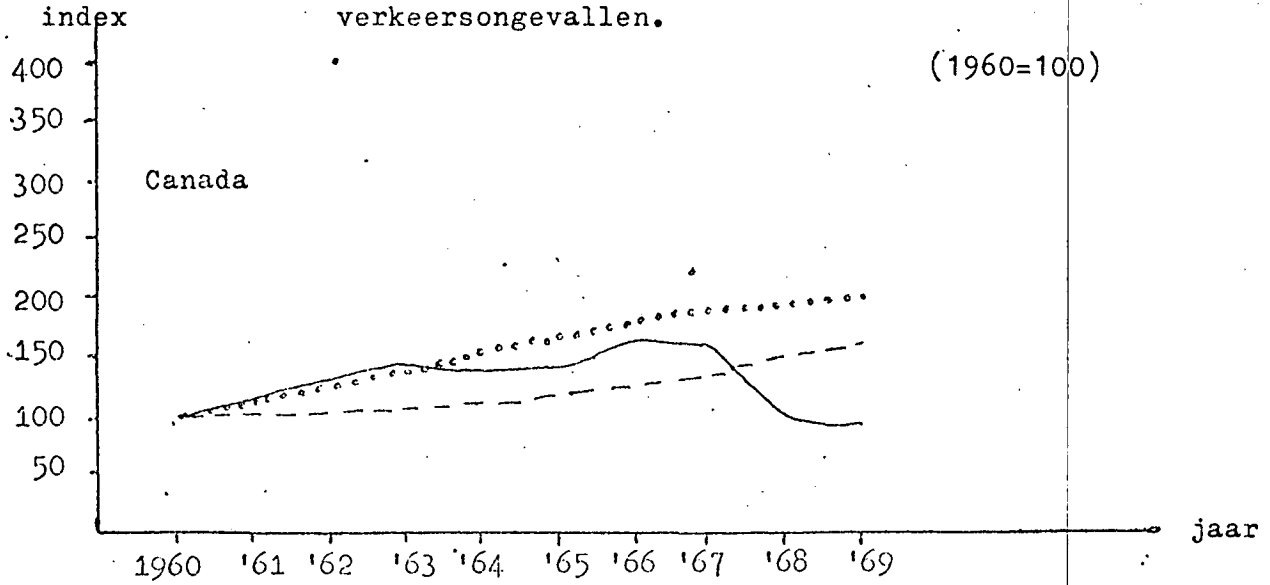
Statistisch Zakboek C.B.S.

Teneinde een juist beeld van de ontwikkeling van dit verschijnsel te krijgen moet men het aantal veroordelingen relateren aan de toename van het wagenpark en aan de toename van het aantal verkeersongevallen. In grafiek 1 is dit voor Canada, Duitsland en Nederland in beeld gebracht. Het aantal motorrijtuigen bedroeg in 1971 voor Canada (1969) 8.254.160, voor Duitsland 18.027.800 en voor Nederland 3.200.000. Het aantal verkeersongevallen met lichamelijk letsel bedroeg in hetzelfde jaar voor Canada 125.083 voor Duitsland 369.104 en voor Nederland 62.253. In de grafiek zijn deze aantallen tot indexcijfers herleid waarbij 1960 als basisjaar genomen is. In Canada is zowel ten aanzien van de toename van het aantal motorrijtuigen als ten aanzien van de toename van het aantal verkeersongevallen een duidelijke vermindering te constateren van het aantal veroordelingen voor doorrijden na ongeval. In Nederland daalt het aantal veroordelingen voor doorrijden na ongeval in vergelijking met de toename van het wagenpark, maar er is een duidelijke stijging wanneer we de veroordelingen vergelijken met de ontwikkeling van het aantal verkeersongelukken. In Duitsland stijgt het aantal veroordelingen voor doorrijden na ongeval zowel in vergelijking met de toename van het aantal motorrijtuigen, als in vergelijking met de stijging van het aantal verkeersongevallen.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

Grafiek 1. Doorrijden na ongeval gerelateerd aan de groei van het wagenpark en de toename van het aantal verkeersongevallen.

1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969



— doorrijden na ongeval
--- aantal motorrijtuigen
... aantal verkeersongevallen

Dark number

Bij de beoordeling van de cijfers moeten we echter rekening houden met de niet geregistreeerde gevallen. Het dark number in de zin van de niet ter kennis van de politie gekomen gevallen, is volgens de schrijvers die hierover iets vermelden, onder andere Bergermann (1), Lincke (5) en Pieper (8), erg laag. Zij stellen dat het slachtoffer de aan zijn voertuig toegebrachte schade in de meeste gevallen meldt bij de politie.

Van deze bij de politie bekend geworden gevallen wordt echter een belangrijk deel niet opgehelderd. Lincke (5) concludeert uit statistisch materiaal van de recherche te Kiel dat het ophelderingspercentage beneden de 60 ligt. Pieper (8) vindt in zijn onderzoek in Frankfurt in 1964 een ophelderingspercentage van 62,8 en in 1965 van 60.

Van de zaken die door het Openbaar Ministerie behandeld worden leidt volgens een aantal Duitse onderzoekers (1, 3, 5 en 8) tussen de 75 en 85 procent tot een veroordeling; alleen Kaiser (4) komt hier ver onder met 59 procent.

2. AARD VAN DE GEVALLEN.

In de literatuur onderscheidt men een aantal situaties waarin het doorrijden na ongeval meer of minder frequent voorkomt. In onderstaande tabel zijn de resultaten van de onderzoeken van Bergermann, Emmerich, Kaiser en Pieper samengevat.

Tabel 3.

Situaties waarbij na ongeval wordt doorgereden.

omschrijving	abs.	%
1. inrijden op een geparkeerd voertuig	643	22,9
2. botsing tussen rijdende voertuigen	573	20,6
3. inrijden op andere voorwerpen op of naast de rijbaan	478	17,3
4. bij parkeren rijden tegen geparkeerd voertuig	451	16,3
5. inrijden op rijdende of kortstondig stilhoudende voertuigen	241	8,7
6. botsing ten gevolge van niet voorrang verlenen	183	6,6
7. ongeval tussen motorrijtuig en voetganger	163	5,9
8. andere ongevallen	48	1,7
totaal	2.771	100,0

In de vier publicaties is een betrekkelijk grote overeenstemming in de volgorde van frequentie van de verschillende situaties. De meeste gevallen van doorrijden komen voor bij het inrijden op een geparkeerd voertuig, bij botsing tussen rijdende voertuigen, bij het inrijden op voorwerpen op of naast de rijbaan en bij parkeer- manoeuvres. In de bestudeerde literatuur wordt helaas meestal niet vermeld bij welk soort ongeval verhoudingsgewijs de meeste gevallen van doorrijden plaats vinden. Alleen bij Emmerich (3) vinden we hierover een aanwijzing. Bij vijf van zeven door hem genoemde soorten gevallen is het percentage doorrijden 90 of hoger van het totaal aantal ongevallen. Alleen bij de botsingen door het niet voorrang verlenen is dit percentage beduidend lager, en wel 63. Hij maant echter tot voorzichtigheid bij het trekken van conclusies vanwege het hoge dark number bij deze delicten. Volgens de bevindingen van Kaiser (4) rijdt men verhoudingsgewijs meer door bij ongevallen waarbij men een stilstaand voertuig of voorwerp beschadigt, dan bij botsingen tussen rijdende auto's. In diezelfde lijn constateert Bergermann(1) dat bij botsen tegen stilstaande auto's of voorwerpen en bij het raken van geparkeerde voertuigen 62,4 procent van de chauffeurs doorrijdt, terwijl bij botsingen tussen rijdende auto's en aanrijdingen van voetgangers 37,1 procent doorrijdt. Hij geeft als mogelijke verklaring voor dit verschil het feit dat juist voor de gevallen waarbij slechts één persoon betrokken is, het dark number het hoogst is.

De resultaten van Pieper (8) stemmen vrijwel geheel overeen met die van Bergermann. Kenmerkend voor doorrijden na ongeval is voor hem dat het zeer dikwijls gaat om beschadiging van auto's die op dat moment niet gebruikt worden (de zogenaamde parkeerplaats ongevallen).

De in dit hoofdstuk genoemde onderzoekers verklaren het hoge percentage van doorrijden na botsing tegen stilstaande auto's of voorwerpen uit het feit dat hierbij goede vluchtmogelijkheden aanwezig zijn, dat deze delicten vaak 's-nachts (of in het donker) gepleegd worden en de schade meestal gering is.

Het doorrijden na ongeval is volgens hen typisch een delict dat heimelijk gepleegd wordt met name na een ongeval waarbij buiten de dader geen andere personen betrokken zijn.

124122013
124122013
124122013
124122013
124122013
124122013
124122013
124122013
124122013
124122013

3. GEVOLGEN VAN HET DOORRIJDEN NA ONGEVAL

De gevolgen van dit delict kunnen onderscheiden worden in

1. de gevolgen van het doorrijden en 2. de gevolgen van het ongeval. Wat het eerste betreft, hierover wordt weinig vermeld in de literatuur; Alleen Lincke (5) gaat hierop in. Uit zijn onderzoek blijkt dat bij slachtoffers van het ongeval in geen enkel geval, door de vlucht van de dader, een aanwijsbare verslechtering van hun verwondingen was opgetreden en evenmin blijkt dat de vlucht van de dader tot de dood van het slachtoffer geleid had.

Over de gevolgen van het verkeersongeval zelf is meer bekend. De gegevens van vijf onderzoekers (1, 3, 4, 5 en 8) in een tabel samengevat tonen duidelijk aan dat het bij het doorrijden na ongeval in veruit de meeste gevallen gaat om veroorzaakte materiële schade.

Tabel 4.

Aangerichte schade bij het ongeval.

omschrijving	abs.	%
materiële schade	2.811	83,5
lichtgewonde(n)	427	12,6
zwaargewonde(n)	108	3,2
dode(n)	24	0,7
totaal	3.381	100,0

Er is met betrekking tot de gevolgen van het ongeval wel enige variatie in de uitkomsten van de verschillende onderzoekers. Zo vermeldt Emmerich (3) bijvoorbeeld dat bij 32 procent van de gevallen van doorrijden mensen licht gewond raakten, terwijl dit in het onderzoek van Lincke (5) slechts in 4,5 procent van de gevallen voorkwam.

Wanneer we de materiële schade afzonderlijk beschouwen blijkt dat de schade overwegend van betrekkelijk geringe aard is. Bij vier onderzoekers waarbij dit is na te gaan blijkt dat de schade in de helft of meer der gevallen onder DM 200 ligt.

Kaiser	- onderzoekperiode: 1955 - 1959	53%	DM 200
Bergermann	- onderzoekperiode: 1961 - 1962	59%	DM 200
Müller	- onderzoekperiode: 1963 - 1964	49%	DM 200
Pieper	- onderzoekperiode: 1964 - 1965	52%	DM 200

4. DE DELICTSITUATIE

4.1 De plaats van het ongeval

Er is veel overeenstemming onder de onderzoekers met betrekking tot de plaats waar de ongevallen plaats vinden. Verreweg de meeste veroordeelde gevallen van doorrijden vinden binnen de bebouwde kom plaats. Helaas vermeldt geen der auteurs of de ongevallen in het algemeen ook niet overwegend binnen de bebouwde kom plaats vinden. Van het totaal aantal van 3570 onderzochte gevallen in vier onderzoeken (1, 4, 5 en 6) gebeurt 86,6 procent van het doorrijden binnen de bebouwde kom. Mogelijk is het dark number buiten de bebouwde kom weer hoger.

4.2 De verkeersdichtheid

Volgens Bergermann, Lincke en Pieper, die dit punt onderzochten, vindt het merendeel van het vluchten na een ongeval plaats bij weinig verkeer. De cijfers van het totaal der drie onderzoeken zijn als volgt:

	abs.	%
geen verkeer	367	18,0
weinig verkeer	1.072	52,4
middelmatig verkeer	18	0,9
veel verkeer	587	28,7
totaal	2.044	100,0

4.3 Het tijdstip van het ongeval

Het aantal gevallen van doorrijden per maand berekend varieert bij de meeste onderzoekers gedurende het jaar niet erg. Bergermann (1) constateert een lichte stijging gedurende de tweede helft van het jaar en met name in de maanden november en december. Ook volgens Lincke (5) en Pieper (8) vindt het doorrijden na ongeval in de laatste drie maanden van het jaar

iets frequenter plaats dan in de rest van het jaar. Wanneer we het totaal van 3197 gevallen uit vijf onderzoeken (1, 3, 4, 5 en 8) over de vier kwartalen verdelen dan is het resultaat als volgt:

eerste kwartaal	22,2 %
tweede kwartaal	23,5 %
derde kwartaal	24,9 %
vierde kwartaal	29,4 %

Bij de verdeling over de dagen van de week is bij de meeste schrijvers een concentratie van dit delict te zien gedurende het weekeinde, van vrijdag tot en met zondag. Dit kan mogelijk samenhangen met het hogere alcoholgebruik tijdens het weekeinde.

Wanneer men de gegevens van de verschillende auteurs vergelijkt met betrekking tot het uur van de dag waarop het doorrijden plaats vindt, dan blijkt het zwaartepunt te liggen tussen 16.00 en 20.00 uur en tussen 22.00 en 2.00 uur.

Emmerich en Kaiser stellen vast dat het aantal gevallen van doorrijden in het donker groter is dan in het licht. Volgens Bergermann en Pieper zijn de percentages hiervan respectievelijk 55,3 en 64,2.

5. GEGEVENS BETREFFENDE DE DADER

5.1. Motieven om door te rijden na een ongeval

Er wordt in de verschillende onderzoeken een veelheid van motieven en verklaringen van de dader genoemd. Bij Bergermann (1) en Staak/Mittmeyer (9) valt op dat respectievelijk 38,8 en 37,8 procent van de daders verklaart niets van het ongeval bemerkt te hebben. Verder blijkt uit het dossieronderzoek van Staak/Mittmeyer dat 21,5 procent van de 2203 daders opgeeft van plan geweest te zijn het ongeval te melden. Lincke (5) die veel aandacht aan de motieven besteedt, vindt in zijn onderzoeksgroep bij 39,4 procent van de daders het motief "angst voor strafvervolging". Hij verklaart dit uit het feit dat dikwijls kort voor het ongeval een strafbaar feit gepleegd was. Ook in het onderzoek van Bergermann wordt dit motief vaak genoemd. Lincke vermeldt verder nog als frequent genoemde motieven "gemakzucht" en gedachteloosheid. Tenslotte komt bij Bergermann

Lincke en bij Brettel e.a. (2) het motief in paniek raken relatief frequent voor, respectievelijk in 12,3 , 17,6 en 13,0 procent der gevallen.

5.2 Geslacht van de dader

Absoluut gezien is het aandeel van de vrouwen in deze vorm van verkeerscriminaliteit gering; volgens Bergermann, Brettel e.a., Kaiser, Lincke en Pieper varieert hun aandeel van 3,9 tot 7,7 procent. Gerelateerd aan het aantal vrouwen dat aan het verkeer deelneemt is hun aandeel in het doorrijden na ongeval echter hoog (Bergermann). Gerelateerd aan het aantal vrouwen dat bij ongevallen betrokken is, is hun aandeel echter weer geringer dan dat van de mannen zoals uit onderstaand overzicht van Pieper blijkt.

	betrokken bij ongelukken	doorgereden na ongeval
mannen	91,3%	94,5%
vrouwen	8,7%	5,5%

Volgens Pieper (8) en Emmerich (3) zijn vrouwen minder geneigd tot doorrijden na ongeval dan mannen.

5.3 Leeftijd van de dader

Bij vrijwel alle onderzoeken valt het merendeel van de doorrijders na ongeval in de leeftijdsklasse van 21 tot 30 jaar. Bij Kaiser (4) is dat 36,8 procent van de totale groep, bij Bergermann 35,6 procent en bij Lincke zelfs 50,5 procent. Bij Pieper vormt het aantal daders dat jonger is dan 30 jaar 48,8 procent van het totaal. Staak/Mittmeyer tellen 44 procent 20 tot 30 jarigen.

Voor een juist beeld is het noodzakelijk de leeftijd van de daders te relateren aan de leeftijdsopbouw van de mensen die bij verkeersongevallen betrokken zijn. Alleen Pieper maakt deze vergelijking; hij betreft daarbij eveneens de gegevens van Bergermann.

Tabel 5

3 2 1 1 2 2 0 1 1
5 1 2 7
0 1 3

Leeftijd van bestuurders en betrokkenen bij ongeval; in procenten

leeftijd	bestuurders		betrokkenen bij ongeval
	Pieper	Bergermann	
14 - 17 jaar	1,6	2,5	-
18 - 29 jaar	47,2	48,7	23,4
30 - 39 jaar	21,3	18,5	25,4
40 - 49 jaar	14,0	14,8	22,3
50 - 59 jaar	11,2	11,9	17,4
60 jaar en ouder	4,8	3,6	10,0

Duidelijk blijkt dat in beide onderzoeken het percentage bestuurders na ongeval in de leeftijdsklasse 18 - 29 jaar veel groter is dan op grond van hun aandeel in de ongevallen verwacht zou mogen worden.

5.4 Beroep van de dader

Samenvattend kan gezegd worden dat in alle onderzoeken die hierop ingaan (1, 4, 5, 8 en 9) de meeste bestuurders behoren tot de werkersgroep. Afgezien van het feit dat dit geen beroepsgroep is, is het waarschijnlijk dat de werkersgroep in de totale bevolkingsopbouw ook op de eerste plaats staat. Het is jammer dat geen der onderzoekers de uitkomsten relateert aan de verdeling van de beroepsgroepen in over de totale bevolking. Tabel 6, waarin weer een samenvatting gegeven wordt van de resultaten van de verschillende onderzoeken moet dan ook met reserve bekeken worden.

Tabel 6.

Beroep van de bestuurders na ongeval

	abs.	%
werkers	2148	43,7
beroepschauffeurs	565	11,5
beambten	1010	20,5
ambtenaren	120	2,4
zelfstandigen en vrije beroepen	591	12,0
overigen	488	9,9
totaal	4922	100,0

Opvallend is het hoge percentage van de beroepschauffeurs; in de onderzoeken van Kaiser (4) en Bergermann behoren respectievelijk zelfs 16,7 en 17,5 procent tot deze categorie. Ook deze uitkomst kunnen we niet op zijn waarde schatten zolang we niet weten hoeveel mensen uit de verschillende beroepsgroepen aan het verkeer deelnemen en met welke intensiteit en hoeveel er daarvan bij een ongeval betrokken zijn.

5.5 Hoe lang bezit de dader een rijbewijs

Enige indicatie voor de ervarenheid of onervarenheid van de bestuurder die na een ongeval doorrijdt is de duur van zijn rijbewijsbezit. De gegevens van Bergermann (1), Emmerich (3) en Kaiser (4) samengevat geven het volgende beeld:

minder dan 1 jaar	1 - 2 jaar	2 - 5 jaar	5 jaar en meer
15,8 %	10,7%	21,1%	52,4%

In alle drie onderzoeken kenmerkt ongeveer driekwart van de doorrijders zich doordat zij al twee jaar of langer in het bezit zijn van een rijbewijs. Relatief gezien overheerst volgens Bergermann de onervaren automobilist (rijbewijsbezit van ten hoogste twee jaar).

5.6 Alcoholgebruik van de dader

Hoewel in veel gevallen door de onderzoekers niet kan worden vastgesteld of alcohol gebruikt was, is het toch interessant de in de literatuur gevonden resultaten weer te geven.

Tabel 7

Onder invloed van alcohol tijdens doorrijden; in procenten

	Emmerich	Kaiser	Bergermann	Pieper	totaal
niet vastgesteld	49,0	53,9	56,1	37,5	1378 47,5
geen alcohol gebruikt	24,6	16,9	17,8	36,8	758 26,1
minder dan 1,5‰	8,0	15,9	12,4	10,6	323 11,2
1,5‰ - 2,0‰	10,1	8,5	8,7	8,6	259 8,9
2,0‰ en meer	8,3	4,8	5,0	6,6	183 6,3
totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	2901 100,0

Kaiser en Bergermann zijn van mening dat het gebruik van alcohol bij dit delict, vergeleken met het gebruik van alcohol met betrekking tot ongelukken in het algemeen, zeer hoog is. Ook ten aanzien van het alcoholpromillage zijn de onderzoekers het eens; wanneer men hun resultaten samenvat, blijkt 23,9 procent van de 765 doorrijders waarbij dit kan worden vastgesteld een promillage van 2,0 % of meer te bereiken. Lincke (5) brengt in dit verband naar voren dat van de 511 door hem onderzochte gevallen ruim 10 procent reeds éénmaal wegens dronkenschap in het verkeer veroordeeld is.

5.7. Psychologische gegevens van de dader

Op basis van dossierstudie is het erg moeilijk psychologische kenmerken van de daders te achterhalen. Toch maken enkele onderzoekers hierover enige opmerkingen. Nass (7) onderscheidt aan de hand van de dossiers van een aantal veroordeelden het doorrijden na ongeval zonder een duidelijk emotionele oorzaak en het doorrijden met een duidelijk emotionele oorzaak. Het eerste constateert hij bij egocentrisch succesvolle mensen het tweede gaat volgens hem samen met een licht ontremming door de inwerking van alcohol. Ieder ongeluk geeft de rijder een niet te voorziene psychische belasting, waarbij de grens vlugger bereikt wordt door het gebruik van alcohol, door oververmoeidheid en voorafgaande traumatische gebeurtenissen. Kaiser (4) onderscheidt grofweg een groep daders die hoofdzakelijk uit vrees voor de gevolgen van het ongeluk, speciaal de dreigende straf, aan hun impuls om te vluchten toegeven (schrikreactie) en een groep daders waarvan de handelwijze eerder te begrijpen is uit hun persoonlijkheidsstructuur, uit hun egoïsme. Tot deze laatste groep behoren voornamelijk de reeds meermalen veroordeelde daders. Een duidelijk onderscheid is echter niet mogelijk.

6. CRIMINELE VOORGESCHIEDENIS EN OPGELEGDE STRAFFEN

6.1 Criminele voorgeschiedenis

Een belangrijk deel van de doorrijders na ongeval is reeds eerder veroordeeld. Volgens de gegevens van Bergermann is dat 56,9 procent, volgens Emmerich en Kaiser respectievelijk 39,0 en 43,2 procent en in de onderzoeken van Pieper en Staak/Mittmeyer is respectievelijk 49,0 en 44,8 procent reeds eerder gestraft. Wanneer men deze eerder bestraffen nader bekijkt dan blijkt volgens tabel 8 dat een aanzienlijk deel van de doorrijders veroordeeld is wegens commune delicten.

Tabel 8

Eerdere veroordelingen en delictcategorie; in procenten

	Emmerich	Kaiser	Bergermann	Pieper	Staak/Mittmeyer
veroordelingen wegens verkeersdelicten	33,3	42,7	45,9	49,1	43,9
veroordelingen wetboek van strafrecht	43,8	25,7	24,6	14,0	21,7
beiden	22,9	31,6	29,5	36,9	34,4
totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Verschillende schrijvers maken melding van het feit dat er onder de doorrijders meerdere waren die geen rijbewijs konden tonen of waarvan de rijbevoegdheid was ontzegd. Volgens het materiaal van Kaiser kon 12,6 procent van alle daders geen rijbewijs tonen en bij Pieper was bij 10,6 procent van de daders het geval terwijl volgens zijn onderzoek q aan 2,1 procent van de daders de rijbevoegdheid was ontzegd.

Met betrekking tot de specifieke recidive geeft de bestudeerde literatuur praktisch geen informatie. Alleen Lincke gaat hier nader op in; 2,5 procent van de 511 daders die nu vervolgd werden, was reeds eerder wegens doorrijden na ongeval veroordeeld.

12 12 2013 15:27 01

6.2. Opgelegde straffen

Tabel 9 geeft een beeld van de straffen die zijn opgelegd aan de doorrijders na ongeval in de verschillende onderzoeksgroepen. Bovendien zijn voor Nederland de cijfers opgenomen uit het jaar 1965 (de cijfers van Lincke en Pieper hebben ook betrekking op 1965)

Tabel 9.

Aard der straf; in procenten

	Emmerich	Kaiser	Bergermann	Lincke	Pieper	Nederland
Geldboete	62,9	68,2	61,8	59,6	60,6	85,5
Voorw. gev. straf		4,5	7,0	26,6	16,3	1,7
Onv. gev. straf	37,1	27,3	31,2	13,8	23,1	12,8
totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Duidelijk blijkt dat de daders uit de verschillende onderzoeken in meerderheid een geldboete is opgelegd. Volgens Kaiser was daarbij 90% van de boetes niet hoger dan DM. 150,- terwijl van de opgelegde vrijheidsstraffen ongeveer 65% niet langer dan een maand was.

In het onderzoek van Willet (11), die tussen 1957 en 1959 de dossiers van 117 daders in een Engels politie-district bestudeerde, bleken op een na alle doorrijders veroordeeld te worden tot een geldboete.

Bergermann constateert dat in gevallen met ernstig letsel maar weinig doorrijders er met een geldboete afkwamen.

Het percentage doorrijders waarvan de rijbevoegdheid wordt ontzegd varieert nogal per onderzoek:

- Kaiser : 16,0%
- Emmerich : 24,1%
- Pieper : 38,6%
- Bergermann : 42,0%
- Lincke : 47,6%

12112013

7. VOORSTELLEN VAN DE AUTEURS.

- a. Pieper, Bergermann en Lincke stellen voor daders die zich binnen 24 uur na het ongeval bij de politie of bij de benadeelde melden, zonder dat de benadeelde enig nadeel van dit uitstel ondervonden heeft, niet te vervolgen.
- b. Personen, die alcohol gebruikt hebben en die toch op de plaats van het ongeval blijven, dienen volgens Bergermann, Pieper en Arbab-Zadeh (14) de mogelijkheid te hebben een bloedproef te weigeren.
- c. Händel (15) en Lincke zijn voorstanders van zwaardere straffen, Pieper vindt echter dat zwaardere straffen slechts dienen te gelden voor personen die uit egoïstische motieven vluchten. Pieper wil een meer gedifferentieerde rechtspraak mogelijk maken. Bergermann en Müller (13) verwachten van de dreiging met zwaardere straffen geen teruggang van het delict.
- d. Bergermann verwacht veel van betere voorlichting over de inhoud van de wettelijke bepalingen ten aanzien van dit delict, speciaal aan automobilisten. Volgens Pieper moeten de automobilisten beter geïnformeerd worden over het relatief hoge ophelderingspercentage.
- e. Arbab-Zadeh is van mening, dat de clausule dat schadevrij rijden een bonus oplevert, door de verzekeringsmaatschappijen afgeschaft dient te worden.

12112013

Enkele gegevens over de in het rapport opgenomen onderzoeken
(in chronologische volgorde)

12/12/2013 15:27 01

Onderzoeker	periode	gebied	materiaal	omvang
Emmerich	1953-1957	Essen	dossiers	663
Kaiser	1955-1959	Krefeld	dossiers	572
Willettt (11)	1957-1959	⌘	dossiers/ enquête	117
Bergermann	1961-1962	Düsseldorf	dossiers	1.209
Müller	1963-1964 (sept-sept)	Saarbrücken	dossiers	50
Lincke	1964-1965	Kiel	dossiers	612
Pieper	1964-1965	Frankfurt am Main	dossiers	1.164
Willettt (12)	1965-1967	Reading, Durham en Burton on Trent (G.B.)	enquête	17
Brettel e.a.	1968-1969	Frankfurt am Main	dossiers	655
Staak/Mittmeyer	1966-1970	Tübingen- en Stuttgart	dossiers	2.203

⌘ Opsley, Batwick, Treeford, Elston, Bachet, Seabridge, Lesdon, Sefford,
Mesley, Barling, Frochte.

Gebruikte literatuur

1. Bergermann, A.,; Die Verkehrsunfallflucht; Kriminologische Untersuchungen im Landgerichtsbezirk Düsseldorf in den Jahren 1961 und 1962.
Bonn, Ludwig Rohrscheid Verlag, 1966, 174 blz.
2. Brettel, H.F., J Gerchow und R. Grosspietzsch; Über die Alkoholbeeinflussung bei der Unfallflucht.
Blutalkohol, 10e jrg., nr. 3, mei 1973; blz. 137-148.
3. Emmerich, W., Die Verkehrsunfallflucht im Bezirk des Landgerichtes Essen in den Jahren 1953-1957,
Bonn, 1962,
Dissertatie Rheinischen Friedrich Wilhelm Universität, Bonn.
4. Kaiser, A., Die Verkehrsunfallflucht (142 AtGB) im Landgerichtsbezirk Krefeld in den Jahren 1955 bis 1959.
Bonn, Ludwig Röhrscheid Verlag, 1964..
5. Lincke, D., Verkehrsunfallflucht (142 StGB). Eine kriminologische und strafrechtliche Studie unter besonderer Berücksichtigung der in den Jahren 1964 en 1965 im Landgerichtsbezirk Kiel durchgeführten Strafverfahren.
München 1968.
Dissertatie Johann Wolfgang Goethe universiteit Frankfurt am Main.
6. Mittmeyer, H.J., M. Staak und F. Janski, Über die objektiven Unfallbedingungen und die Persönlichkeit des Unfallflüchtigen.
Aus: Beiträge zur gerichtlichen Medizin, Band XXXI, Wien Verlag Franz Deuticke 1973.
7. Nass, G., Fahrerflucht als psychologisches Problem,
Psychologie und Praxis, 4e jrg., Heft 1, januari-maart 1960,
blz. 26-47

12112/2013 15.27 020

8. Pieper, W., Die Verkehrsunfallflucht; eine kriminologische Untersuchung der in de Jahren 1964 und 1965 im Bereich des Verkehrsunfallkommandos der Polizei der Stadt Frankfurt am Main begangenen und abgeurteilten Delikte.
Mainz, 1970.
Dissertation Johannes Gutenberg universiteit Mainz.
9. Staak, M., en H.J. Mittmeyer, Verkehrsunfallflucht und Alkoholisierung Eine medizinische-soziologische Analyse von 2203 abgeschlossenen Strafverfahren Blutalkohol, 10e jrg., 1973, blz. 310-321
10. Staak, M.H.J. Mittmeyer, und B. Joost; Untersuchungen zur Motivation und zum Handlungsablauf bei der Verkehrsunfallflucht.
Aus Beiträge zur gerichtlichen Medizin, Band XXXI.
Wien, Verlag Franz Deuticke, 1973.
11. Willett, T.C.; Criminal on the road. A study of serious motoring offences and those who committ them.
London, Tavistock publications, 1964.
- 12, Willett, T.C.; Drivers after sentence
London, Heinemann, 1973.
13. Müller E.; Zur Kriminologie der Unfallflucht
Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 10e jrg., Heft 3, 1964
blz. 169-184.
14. Arbab-Zadeh, A., Der innere Tatbestand des Unfallfluchtdelikts aus Ärztlich-sachverständiger Sicht.
Neue juristische Wochenschrift, Heft 23, 10 juni 1965, blz. 1049-1053.
15. Händel, K.: Überlegungen zum "Sturztrunk-Beschluss" des Bundesgerichtshofs.
Blutalcohol, 9e jrg., nr. 1, jan. 1972, blz. 1-8.

16. Albrecht, J., Alkoholtäter im Strassenverkehr in Schleswig-Holstein
Blutalkohol, 5e jrg., nr. 4, september 1967, blz. 245 en 247

Gebruikte statistieken

17. Canada yearbook
18. Statistisch Jahrbuch für die B.R.D.
19. Statistisch zakboek C.B.S.
20. Toepassing der wegenverkeerswet C.B.S.

12412
013
15-27
022

Overige geraadpleegde literatuur

1. Arab-Zadeh, A. Die tatbestandsmässige Unfallflucht in der deutschen Österreichischen und schweizerischen Rechtssprechung.
Deutsches Zeitschrift für die gesamte gerichtliche Medizin, 57^e jrg., 1966, blz. 55-63.
2. Ballieux, P.M.H. Toepassing der art. 30 en 31 WWV op aanhangwagens.
Nederlands juristenblad, nr. 8, februari 1964, blz. 174-181.
3. Brown, I.D. Preliminary comments on "Hit and run driving". European committee on crime problems, working party on road traffic offences.
DPC/CEPCVII(73)9, 28 september 1973.
4. Dijksterhuis, F.P.H. De gevangenis Bankenbos II; beleving en invloed van een verblijf in de gevangenis voor verkeersdelinquenten.
Allen, Van Gorcum, 1973.
5. Dittrich, P. Die Rechtsprechung zu den österreichischen Strassenverkehrsvorschriften.
Deutsches Autorecht, 41^e jrg., nr. 9, blz. 225-240.
6. Elfde, De, politie verkeersleergang cpvc/anwb.
Algemeen politiebld, 119^e jrg., nr. 2, 31 januari 1970, blz. 38-40 en naschrift.
7. European committee on crime problems, sub committee nr. VII.
Standardisation of penalties for road traffic offences.
Summary report of the meeting held from 2-4 april 1973 at Europe House Straatsburg. DPC/CEPC VII (73)4.
8. European committee on crime problems, Sub committee nr. VII.
Standardisation of penalties for road traffic offences. Extract from summary report of the 22nd. plenary session held from 28-30 may 1973. DPC/CEPC VII (73)5.

- 9 Füllgrabe, U. Flucht und Verteidigungsdistanz.
Monatschrift für Kriminologie, 55e jrg., Heft 41, 1972, blz. 180-186.
- 10 Gerchow, J. , en J. Kratsch. Eine soziologische orientierte mehrdimensionale Analyse von 984 Verkehrsunfällen.
Alkohol und Verkehrssicherheit.
Freiburg, H.F. Schultz Verlag, 1970.
11. Grüner, O. Zur Schuldfrage bei Unfallflucht.
Deutsche Zeitschrift für gerichtliche Medizin, 49e jrg., 1960,
blz. 592-600
12. Händel. Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin.
Kriminalistik, 27e jrg., nr. 2, februari 1973, blz. 66-69
13. Hirschmann, J. Abnorme seelische Reaktionen und Entwicklungen nach Unfall.
In: Grundzüge der Neurosenlehre, blz. 174.
Schwarzenberg, München etc., G. Bally, 1972.
14. Hirschmann, J. Fahrerflucht: Schreck und Panikreaktion.
Kriminalbiologische Gegenwartsfragen, nr. 4, 1960, Stuttgart.
15. Janizewski, H. Stand der Arbeiten zur Vereinheitlichung des Strassenverkehrsstrafrechts im Europäischen Bereich.
Deutsches Autorecht, 41e jrg., nr. 11, 1972, blz. 304-312.
16. Kaiser, G. Praxis der Strafzumessung und der Sanktion im Verkehrsrecht.
Blutalkohol, 9e jrg., nr. 3, maart 1972, blz. 141-158.
17. Kaiser, G. Verkehrsdelinquenz und Generalprävention; Untersuchungen zur Kriminologie und zum Verkehrsstrafrecht.
Tübingen, Mohr (P. Siebeck), 1970, blz. 267-284.
18. Lackner, K. Gedanke zur Reform des Tatbestandes der Unfallflucht.
Deutsches Autorecht, 41e jrg., nr. 11, 1972, blz. 283-291

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18

- 19 Lidschlagdauer und Fahrenflucht.
In: Aktuelle Fragen der gerichtlichen Medizin II: ed. by
W. Dürwald. Halle Wittenberg, Martin Luther Universität, 1968.
Wissenschaftliche Beiträge, 12(192-197)
20. Luff, K. Die Bewusstseinslage der Kraftfahrers nach alkoholbe-
dingten Verkehrsunfällen und ihre Bedeutung für die unfallflucht.
Blutalkohol, 2e jrg., 1963/1964, blz. 126.
21. Middendorf, W. 600 Alkoholtäter.
Hamburg, 1961, blz. 40.
22. Middendorf, W. Beiträge zur verkehrskriminologie.
Bielefeld, Giesecking, 1972.
In: Blutalkohol, 10e jrg., nr. 3, mei 1973, blz. 190.
23. Müller, A. Psychologische Aspekte der Verkehrsunfallflucht.
Deutsche Polizei, jrg. 1964, blz. 282-284 en 302-303
24. Müller E. Der tödliche Verkehrsunfall; Typen und Ursachen tödlicher
Verkehrsunfälle und sich daraus ergebende Erkenntnisse für die unfall-
verhütung; eine Auswertung der tödlichen Verkehrsunfälle, die sich
1955, 1956 und 1957 im Bereich der Staatsanwaltschaft Saarbrücken
ereigneten.
Annales Universitatis Saraviensis, 9e jrg., 1961, blz. 1-130.
25. Ooien, D. Doorrijden na een ongeval.
Algemeen politieblad, 116e jrg., 1967, blz. 363-365
26. Reckel, K. Psycho-dynamische Aspekte der Verkehrsunfallflucht.
Monatschrift für Kriminologie und Strafrech sreform, 56e jrg,
nr. 1, 1973, blz. 33-43.
27. Rimmelink, J. Doorrijden na een ongeval (art 30 WW)
Verkeersrecht, 14e jrg., nr. 11, nov. 1966, blz. 241-252;
14e jrg., nr. 12, december 1966, blz. 265-276; 15 e jrg., nr 3,
maart 1967, blz. 50-54.

28. Rùth, K. Die Rechtssprechung des Bayerischen obersten Landesgerichts in Verkehrsstrafsachen und Bussgeldverfahren.
Deutsches Autorecht, 41e jrg., nr. 8, 1972, blz. 197-212.
29. Sachse, Unfallflucht und Kopflosigkeit.
Deutsche Zeitschrift Ges. Gerichtliche Medizin, 54e jrg., nr. 3, 1963, blz. 1-6.
30. Sargos, M.P. Harmonisation des sanctions relatives aux infractions aux règles de la circulation routière.
Comite europeen pour les problèmes criminels, Sous comité nr. VII. DPC/CEPC VII (73) II. 10 october 1973.
31. Spiegel, R. Gedanken zur Reform des Tatbestandes der Unfallflucht aus der Sicht des Richters.
Deutsches Autorecht, 41e jrg., nr. 11, 1972, blz. 291-295.
32. Ulmer, H. Die strafrechtliche Beurteilung der Verkehrsunfallflucht (f. 142 St.G.B.)
Dissertation Bonn, 1959.
33. Veen, mr. Th.L. van. Te voet, per fiets of als passagier: Straffeloos verdwijnen na een aanrijding.
Rijdend Nederland, 5 september 1970, blz. 4.
34. Vogt, W. Verhalten in Strassenverkehr und die neue StVO. 2e Aufl.
Stuttgart enz., Boorberg Verlag, 1972.
35. Wendels, A. Doorrijden na een ongeval (art 30WWV)
Verkeersrecht, 15e jrg., 1967, blz. 49.
36. Whitlock, F.A. Death on the road; a study in social violence.
London, Tavistock publications lit., 1971.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50