

APPENDIX 2016

ZWARTBOEK

WAAR VERKEERSSLACHTOFFERS NA HET ONGEVAL MEE GECONFRONTEERD WORDEN

APPENDIX 2016

ZWARTBOEK

—“HET IS DE PLICHT VAN
ELKE BURGER DE
AUTORITEITEN KRITISCHE
VRAGEN TE STELLEN”

Prof. Dr. Albert Einstein

Voorwoord

Zwartboek

Geachte lezer,

Voor u ligt de eerste Appendix van ons eind 2015 aan de Tweede Kamer der Staten Generaal aangeboden Zwartboek. Wij zijn teleurgesteld in het gebrek aan uitvoering van de voorstellen, die door onze Vereniging naar voren zijn gebracht. Voorstellen, die – eenmaal uitgevoerd – óók de overheid zeer veel kosten zouden besparen èn veel belangrijker: veel ongevallen zouden voorkomen. De ontvangers van VVS Zwartboek 2015, namelijk de Tweede Kamer der Staten Generaal en de betrokken ministers hebben tot nu toe bijzonder weinig gedaan met de voorstellen en conclusies van de VVS, die zijn opgenomen in VVS Zwartboek 2015. Dit is teleurstellend èn beschamend, te meer omdat de voorstellen en conclusies voornoemd zo gemakkelijk zijn te implementeren in de regelgeving. Als de wil daartoe maar aanwezig is!

Namens de Vereniging Verkeersslachtoffers,

Caroline Reindl

Voorzitter Vereniging Verkeersslachtoffers
december 2016

Inhoudsopgave

Zwartboek Appendix 2016

05	Voorwoord
09	Samenvatting en conclusies
11	Justitie
15	Politie
17	Politiek en samenleving
21	Mogelijkheden
23	Verzekeringen
25	Voorkomen
27	Verhalen
27	Hij een taakstraf van 180 uur, ik levenslang!!
31	Liefdevolle Herinnering aan zwarte bladzijde
37	Pauline vertelt haar verhaal
39	Dhr. Walker



Samenvatting en conclusies

Vereniging Verkeersslachtoffers

Weinig actie van Justitie en Tweede Kamer om de positie van Verkeersslachtoffers en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Doelstellingen van de overheid voor de aantallen slachtoffers is 2020 gaan niet gehaald worden zonder drastische wijziging in het beleid.

Justitie is nog steeds gebaat bij grootschalige overtreding van de verkeersregels.

Vastlegging van aanrijdingen en handhaving van de verkeersregels is nog steeds dik onvoldoende.

Samenleving heeft nog steeds geen oog voor verkeersslachtoffers.

Vanuit Justitie is weinig activiteit te bespeuren aangaande de verbetering van de positie van verkeersslachtoffers en het verminderen van de verkeersonveiligheid. De wettelijke positie van verkeersslachtoffers is nog steeds abominabel, de toezeggingen naar de Tweede Kamer (zoals de aanpak van alcomobilisten na het “afschieten” van het alcoholslot, de “drugstest”, de recidive regeling voor notoire snelheidsovertreders e.d.) zijn nog niet nagekomen, evenmin als maatregelen om het percentage sepot besluiten (94% van de aanrijdingen waarbij doden of gewonden te betreuren zijn!) terug te dringen tot meer acceptabele waarden. Gezien de enorme schade aan menselijk leed en geld (13 MILJARD Euro per jaar!) is dit volstrekt onbegrijpelijk, evenmin als de inactiviteit van de Tweede Kamer om Justitie tot meer actie aan te zetten. Inmiddels is volkomen duidelijk dat zonder drastische (maar beschikbare!) maatregelen de doelstellingen van de overheid zelf voor het aantal slachtoffers in 2020 (max. 500 dodelijke en 10500 ziekenhuisslachtoffers) met geen mogelijkheid gehaald zullen worden.

De Tweede Kamer heeft ook nog steeds geen einde gemaakt aan de schizofrene situatie dat de opbrengsten van verkeersboetes ten goede komen aan Justitie en niet aan die ministeries die de kosten van de verkeersonveiligheid dragen. Uitermate wrang voor de verkeersslachtoffers is de trotse mededeling van Justitie dat het wel € 225 000,- beschikbaar heeft gesteld aan Slachtofferhulp Nederland voor het begeleiden van verkeersslachtoffers, dat is wel 0,0225% van de opbrengsten van de verkeersboetes!

De vastlegging van aanrijdingen door de Politie is sterk voor verbetering vatbaar. Wij hebben hier ook in ons Zwartboek al op gewezen, maar er is nog veel werk te doen. Wel is een lichtpuntje dat in meer politieregio’s het uitlezen van Event Data Recorders bij zeer ernstige aanrijdingen gaat gebeuren. Wij zijn van mening dat dit in alle politieregio’s en bij alle aanrijdingen zou moeten gebeuren. Dit levert objectieve en nauwkeurige informatie over de toedracht op en pleit bestuurders, die zich netjes aan de regels hebben gehouden, vrij.

De handhaving van de verkeersregels is in het afgelopen jaar steeds meer een lachertje geworden en dat heeft duidelijke, maar negatieve, gevolgen voor de veiligheid op de weg. Doordat de politie minder menskracht kan besteden aan de handhaving zien de verkeersshuften hun kans schoon. Alleen door het toepassen van (bestaande!) technologie kan dit schip worden gekeerd.

De samenleving ziet verkeersslachtoffers nog steeds niet staan. Dit is weer eens duidelijk gemaakt door de aankondiging dat nabestaanden van de MH 17 ramp gratis psychische bijstand kunnen krijgen. Nabestaanden van verkeersslachtoffers hebben dat “dus” niet nodig. Klaarblijkelijk vindt de samenleving dat het niet zo erg is voor de

nabestaanden als je door een verkeersmisdrijf om het leven komt..... Maar er zijn nog legio meer voorbeelden in deze Appendix genoemd.

Vertragingstactieken
belemmeren herstel
van slachtoffers.

Verkeersslachtoffers krijgen te maken met de verzekering van de “tegenpartij”. In ons Zwartboek hebben we daar al kritische geluiden over laten horen, maar hierin is het afgelopen jaar geen verbetering gekomen. Dit wordt in de hand gewerkt door de slachtoffervrijdige wetgeving in Nederland en de laksheid bij justitie (zie boven). Het gevolg is dat het herstel van slachtoffers langer duurt dan nodig is, met alle nadelige gevolgen voor zowel de slachtoffers als de samenleving. In het persoonlijke verhaal van Jetty komt dit ook weer naar voren, evenals in het rapport van de “Werkgroep 1970”, waarvan de samenvatting in deze Appendix staat.

In december 2015 hebben wij ons Zwartboek aan de Tweede Kamer der Staten Generaal aangeboden omdat naar onze mening de situatie in Nederland voor verkeersslachtoffers ronduit beroerd is. En dat daar bovenop nog veel middelen om de verkeersonveiligheid te verminderen onbenut blijven. Wij hebben destijds ook ons voornemen uitgesproken om jaarlijks een “update” uit te brengen teneinde op die wijze een vinger aan de pols te houden betreffende de ontwikkelingen op dit gebied. Voor U ligt de “update” van 2016, die, helaas, lang niet altijd tot vreugde stemt.

Reacties van Justitie
en Infrastructuur &
Milieu bedroevend.

Justitie

Een reactie op ons Zwartboek

Van het Ministerie van Justitie is, samen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, een reactie op ons Zwartboek gekomen. Ook is er een reactie van het Ministerie van Justitie ontvangen op vragen uit de Tweede Kamer betreffende het “afschieten” van het alcoholslot. Beide reacties, met onze reactie daar weer op, zijn op onze website te vinden. Wij zijn diep teleurgesteld door beide reacties, die, naar onze mening, een bedroevend laag kwaliteitsniveau van deze ministeries onthullen. Wij adviseren daarom een ieder om deze reacties op onze website aandachtig te lezen teneinde zelf een indruk te krijgen van dit gebrek aan kwaliteit.

In de reactie van de ministeries van I&M en V&J wordt de Tweede Kamer toegezegd dat er een onderzoek komt naar het toepassen van een recidiveregeling voor notoire snelheidsovertreders. Wij vinden het onbestaanbaar dat er bestuurders zijn in Nederland die het “presteren” om gemiddeld een bekeuring per maand te krijgen voor te hard rijden, zonder dat hier verdere sancties aan verbonden zijn dan het betalen van de boete(s). Klaarblijkelijk zijn de kosten van de bekeuringen voor dergelijke lieden niet meer dan “gewone” kosten van het autorijden. Het “argument” dat de Wet Mulder dit onmogelijk zou maken bestrijden wij: allereerst moet het mogelijk zijn om de bekeuringen “op kenteken” de verantwoordelijkheid te maken van de kentekenhouder (moet je maar uitkijken aan wie je de auto uitleent) en in de tweede plaats is er al een verantwoordelijkheid van de kentekenhouder voor het voertuig. Dit zou, naar onze mening, een “handvat” zijn waarmee recidive aangepakt zou kunnen worden. De belangrijkste reden: onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft aangetoond dat bestuurders die veel bekeuringen oplopen een zeer sterk toenemende kans lopen om bij “ongevallen” betrokken te raken. Ook is genoegzaam bekend dat de ernst van “ongevallen” sterk toeneemt met de snelheid. Door recidive wél te bestraffen (bijv. middels een ‘boetevermenigvuldigingsfactor’ die afhangt van eerder opgelopen bekeuringen) zouden notoire snelheidsovertreders eerder genegen zijn hun gedrag aan te passen. Ook zou bij gebleken hardleersheid de rijbevoegdheidsverklaring tot voertuigen met een ISB (Intelligente Snelheids Begrenzer) beperkt kunnen worden. Wij wachten dus met spanning op de uitkomsten van het toegezegde onderzoek, waarvoor geen datum bekend is, helaas. Of zou dit weer de bekende tactiek zijn van “vooruitschuiven”?

Slachtoffers t.g.v.
alcomobilisten
onnodig hoog.
Aantal slachtoffers
te laag bepaald door
onderrapportage.

In oktober heeft de SWOV een rapport uitgebracht waarin de situatie wordt geschetst die is ontstaan door het “afschieten” van het alcoholslot. De SWOV schat dat er zo’n 100 extra doden per jaar vallen. Wij denken dat dit een onderschatting is, omdat de berekening is gebaseerd op de cijfers van de “ongevallen” waarbij alcohol in het spel is. Maar dat cijfer is te laag omdat bij overlijden van de betrokkene(n) er geen alcoholtest gedaan wordt “uit piëteit met de nabestaanden”. Het ligt echter voor de hand dat -gezien de sterk verhoogde kans op een “ongeval” bij alcoholmisbruik- hier een flink aantal alcomobilisten onder gerekend moet worden. Want hoewel controles laten zien dat 1 – 2%

Slachtoffers t.g.v. alcomobilisten onnodig hoog. Aantal slachtoffers te laag bepaald door onderrapportage.	van de bestuurders onder invloed van alcohol is, blijft alcohol een majeure oorzaak van aanrijdingen: bij zo’n 30% van de zware (on)gevallen (en wellicht meer, omdat ook hier de registratie tekort schiet, zie boven). Het verbaasde ons dan ook in het geheel niet dat na het besluit van de Hoge Raad om het alcoholslot te verbieden het aantal “ongevallen”, waarbij alcohol betrokken was, sterk steeg. Hoewel de Tweede Kamer was toegezegd dat Justitie snel met andere maatregelen zou komen om paal en perk te stellen aan het misbruik van alcohol en andere bedwelmende middelen in het verkeer, is ons daar nog niets van gebleken. Ook de Tweede Kamer heeft inmiddels haar ongenoegen uitgesproken over het uitblijven van een drugstest, die al jaren geleden beloofd was. Het rapport van de SWOV heeft hopelijk een positief effect op de ontwikkelingen rond het alcoholslot en aanverwante maatregelen om de honderden doden en duizenden gewonden per jaar in Nederland, terug te dringen. Het bezwaar van de Hoge Raad zou overigens eenvoudig ondervangen kunnen worden door een alcoholslot een veiligheidsmaatregel te noemen (zoals gordels of helmen) en/of de kosten ervan door Justitie te laten betalen uit de opbrengsten van boetes, bij voorkeur voor het rijden onder invloed. De Tweede Kamer heeft de minister opdracht gegeven er nu eens serieus werk van te maken, maar de reacties van de minister stemmen ons niet vrolijk: het klinkt als een combinatie van afhouden en bagatelliseren. Opname in het strafrecht zal -volgens de minister- weinig uithalen omdat maar weinig rechters een alcoholslot als straf zullen opleggen gezien de kosten voor de veroordeelde. Ook dan is de oplossing eenvoudig: betaal het alcoholslot uit de opbrengsten van bekeuringen voor rijden onder invloed. Wat ons betreft mag het boetebedrag (flink) omhoog gezien de omvangrijke maatschappelijke kosten van rijden onder invloed (alcohol en drugs) en het niet-te-becijferen menselijke leed ervan. Het alcohol- en drugsmisbruik achter het stuur wordt overigens nog op een andere wijze gefaciliteerd: doorrijden na een “ongeval” wordt niet als “strafverzwarend” gezien als je je binnen een bepaalde periode (12 of 24 uur, daar zijn de juridische experts het niet over eens) na het “ongeval” meldt bij de politie. Maar dan is niet meer aan te tonen of de veroorzaker op het moment van het “ongeval” onder invloed van drank en/of drugs was. Wij vinden het volstrekt onbegrijpelijk dat dit legaal verdonkeremanen van een misdrijf nog steeds is toegestaan. Wij zijn van mening dat “doorrijden na ongeval” altijd strafverzwarend zou moeten zijn en dat de bewijslast omgekeerd zou moeten worden: het is dan aan de doorrijder om maar aan te tonen dat hij op het moment van het ongeval niet onder invloed van drank en/of drugs was. Ook in 2016 zijn er helaas weer de nodige voorbeelden van deze handelwijze geweest en wij begrijpen niet dat er van de zijde van Justitie nog geen enkel initiatief is getoond hier een einde aan te maken (zoals bijv. in Noorwegen). Uit de reacties van het Ministerie van Justitie is gebleken dat er in, naar schatting, 6% van de zware “ongevallen” (waarbij doden en/of gewonden te betreuren zijn) vervolging van de veroorzaker wordt ingesteld. Wij vinden dit een onacceptabel lage score omdat zo in 94% van de “ongevallen”, die vaak misdrijven zijn, er geen veroordeling van de veroorzaker, en er dus ook geen duidelijkheid over de aansprakelijkheid, komt. Volgens de Nederlandse wet is dan het slachtoffer zelf aansprakelijk voor de berokkende
Vervolging van veroorzakers op onvoorstelbaar laag niveau. Preventieve werking derhalve nihil.	

schade, hetwelk eenvoudig tot het ruïneren van het slachtoffer kan leiden zoals wij in ons Zwartboek (2015) hebben laten zien. Daarnaast gaat er op deze wijze geen noemenswaardige preventieve werking van het strafrecht uit. Het “argument” van Justitie dat in veel van dit soort zaken de schuldvraag “niet bewijsbaar” zou zijn verwijzen wij naar de prullenbak. Er zijn mogelijkheden beschikbaar, zoals het uitlezen van “Event Data Recorders” (EDR) die in vrijwel alle motorvoertuigen te vinden zijn, die heel vaak de toedracht, en daarmee de schuldvraag, op eerlijke en objectieve wijze kunnen beantwoorden. Op dit gebied is een kleine vooruitgang te bespeuren: dit jaar is aangekondigd dat in 7 van de 10 politieregio’s het uitlezen van EDR’s bij “zeer ernstige ongevallen” plaats gaat vinden. Wij vinden het merkwaardig dat dit niet in zowel alle politieregio’s als bij alle ongevallen plaats gaat vinden. Vaak blijkt achteraf dat de gevolgen ernstiger zijn dan zich in eerste instantie liet aanzien, zoals bij whiplash, waarvan de symptomen zich pas later openbaren. Als dan de gegevens van de EDR’s beschikbaar zouden zijn is het voor het slachtoffer veel gemakkelijker om zijn recht te halen. Wij vrezen echter dat de werkelijke reden is dat Justitie niet in staat zal zijn om de toename van het aantal “zaken” te verwerken. Sponeren kost nu eenmaal aanzienlijk minder tijd dan vervolgen..... Uiteraard zal Justitie in alle toonaarden ontkennen dat dit de echte reden is, want daarmee zouden zij zichzelf een brevet van onvermogen geven. Maar een simpel rekensommetje maakt duidelijk dat Justitie een groot capaciteitsprobleem zou krijgen als het aantal zaken zou vervijftienvoudigen.

Dat een flink gedeelte van de begroting van Justitie gevuld wordt door de opbrengsten van verkeersboetes is volstrekt onacceptabel: Justitie, die als taak in onze samenleving heeft om de wetten te handhaven, heeft er baat bij dat zij dit niet doet! Want hoe beter de burgers de wet in acht nemen, hoe kleiner het boetebedrag zou zijn. Wij begrijpen absoluut niet dat de Tweede Kamer aan deze schizofrene situatie niet met onmiddellijke ingang een einde maakt. Kort na Prinsjesdag kwam er enig gepruttel uit de Tweede Kamer, maar het is vooralsnog afwachten of de Tweede Kamer echt door wil bijten. Het is hoog tijd om Justitie juist te belonen voor het resultaat van wetshandhaving.

Fooi voor verkeersslachtoffers.

Wrang voor verkeersslachtoffers was de trotse aankondiging van Justitie dat zij in 2016 wel € 225 000,- aan Slachtofferhulp beschikbaar heeft gesteld om verkeersslachtoffers terzijde te staan. Dat is, ruim geschat, wel € 11,25 per slachtoffer en verdwijnt geheel in het niet bij de € 1 000 000 000,- die Justitie jaarlijks opstrijkt aan verkeersboetes. Een fooi kan het niet eens genoemd worden. Afschepen van slachtoffers is o.i. een betere kwalificatie.

Slachtoffers moeten nog steeds jarenlang vechten voor hun -wettelijk rechtmatige!- vergoedingen.

Wij hebben in 2016 geen enkele verbetering kunnen constateren in de ellenlange duur van civiele procedures die slachtoffers moeten voeren om te pogen een schadevergoeding te krijgen voor alle ellende die hen is aangedaan. Het “argument” van Justitie dat dit allemaal “zorgvuldig” moet gebeuren raakt kant noch wal. Allereerst wordt het voor veel slachtoffers onmogelijk om hun recht te halen omdat het voor hen niet mogelijk is om de kosten over een dergelijk lange periode te blijven dragen. Alle financiële risico’s zijn immers voor het slachtoffer, de risico’s voor de veroorzaker worden door zijn ver-

zekering gedragen. Pas als het slachtoffer na jaren toch nog in het gelijk wordt gesteld kan deze daarna alsnog een vergoeding ontvangen. In de tweede plaats komt het gegeven (maar dat door Justitie eveneens hardnekkig wordt ontkend) dat alleen getuigen als bewijs worden geaccepteerd. Van “zorgvuldigheid” jegens slachtoffers is dus geen enkele sprake, noch in de “gelijkwaardigheid van partijen”, noch in bewijsvoering, noch in tijdsduur. We hebben dit uitgebreider aan de orde gesteld in ons “Zwartboek”. Maar van verbetering is nog geen enkele sprake.

Hoge Raad heeft weer onbegrijpelijke uitspraken gedaan die de verkeersonveiligheid alleen maar bevorderen.

Eén van de weinige lichtpuntjes die wij in 2016 hebben kunnen ontwaren is dat het OM in een aantal ernstige verkeersmisdrijven strenge straffen heeft geëist. Helaas gaan de rechtbanken hier vaak niet in mee op basis van de uitspraak van de Hoge Raad dat “de veroorzaker niet de intentie had om een ongeval te veroorzaken”. Wij vinden deze redenering van de Hoge Raad onhoudbaar, want hiermee kan iedereen zijn misdaad bagatelliseren: “dat ik midden op de Dam een Kalashnikov heb leeggeschoten klopt, maar het was helemaal niet mijn bedoeling om mensen te doden of te verwonden, ik wilde mensen alleen maar aan het schrikken maken.” Wij zijn benieuwd of de Hoge Raad op basis van een dergelijke verklaring de verdachte een lage straf op zou leggen. Wij denken echter van niet. Als je willens en wetens de verkeersregels aan je laars lapt, weet je van tevoren dat hierdoor gemakkelijk onschuldige doden en/of gewonden kunnen vallen, de straffen dienen o.i. dan ook navenant te zijn. Verkeersregels zijn er voor ons aller veiligheid en bij veel bedrijven geldt voor het bewust negeren of overtreden van de veiligheidsvoorschriften ontslag op staande voet. Dat de Hoge Raad van mening is dat dit voor de verkeersveiligheid niet geldt, is niet alleen onbegrijpelijk maar leidt tot de onaanvaardbaar hoge kosten in menselijk leed en geld dat door het bewust negeren van de verkeersregels wordt veroorzaakt, evenals het schofferen van slachtoffers.

Politie

Mogelijkheden verder beperkt door hoge werkdruk

Is het wel zo “goed” gesteld met de claim van de overheid betreffende de verkeersonveiligheid in Nederland? Op welke gegevens is dat dan gebaseerd?

Helaas is gebleken dat het met de vastlegging van de verkeersonveiligheid droevig gesteld is. In de “Kampioen” (maandblad van de ANWB) van september 2016 staat hierover een ontluisterend artikel. Een klein citaat: “Zo waren er in Nederland ongeveer 21 000 ernstig verkeersgewonden in 2014, berekende het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). Maar de Politie heeft daarvan maar ongeveer 3700 geregistreerd.” Wie dacht in een land te leven waarin dit alles keurig was geregeld krijgt zo een koude douche. Beschamend is nog de meest vriendelijke kwalificatie. Hoe op basis van dit soort onbetrouwbare en onvolledige informatie beleid kan worden ontwikkeld is ons een raadsel. Ook kunnen dan grote vraagtekens gezet worden bij het aantal dodelijke slachtoffers dat jaarlijks wordt gerapporteerd. Wij achten de kans erg groot dat hier een flinke onderrapportage optreedt, die de verkeers(on)veiligheid mooier voorstelt dan deze in werkelijkheid is. Wat dan meteen twijfels doet rijzen over de borstklopperij van het ministerie van Infrastructuur en Milieu dat Nederland tot de meest verkeersveilige (lees: minst verkeersonveilige) landen behoort.

Handhaving steeds verder onder druk, doelstellingen van de overheid zelf gaan niet gehaald worden.

De handhaving van de verkeersregels is in 2016 steeds meer een lachertje geworden. Het aantal staandehoudingen door de politie is verder gedaald. Het resultaat is duidelijk merkbaar op de wegen: het aantal “verkeershufters” is duidelijk groeiende en daarmee de verkeersonveiligheid. Recent kwam in het nieuws dat het aantal aanrijdingen met 8% (in één jaar!) is toegenomen. De, toch al weinig ambitieuze, doelstellingen voor het aantal doden en gewonden in 2020 verdwijnen zo steeds verder uit het zicht en zonder het inzetten van beschikbare (!) technologie zullen deze met geen mogelijkheid gehaald worden. Essentiële technologie daarbij is:

Technologie blijft maar onbenut.

- Rijbewijsslotten
- Intelligente snelheidsbegrenzers (en geen snelheidsassistenten!)
- Uitlezen van EDR’s bij alle ongevallen
- Alcoholsloten voor notoire alcomobilisten
- Smartphone blokkade bij bewegende voertuigen

Wij hebben in ons “Zwartboek” een uitgebreide toelichting op eerste vier punten van deze technologie gegeven, maar het probleem van het gebruik van smartphones is snel groeiende en dient op zo kort mogelijke termijn aangepakt te worden. Opgemerkt kan worden dat invoering van deze technologie de werkdruk van de politie sterk zou verminderen, waardoor het wegvallen van menskracht door de verschuiving van prioriteiten (bijv. door de terrorismedreiging) meer dan gecompenseerd kan worden. Wij begrijpen de onwil bij de politiek om dit op zo kort mogelijke termijn in te voeren dan ook in het geheel niet.



Het mes van de
"Intelligente Snelheids
Begrenzer" snijdt aan
minstens 12 kanten!

Politiek en samenleving

Tweede Kamer laat haar tanden niet zien

De werkdruk van de Politie is hoog, mede door de georganiseerde misdaad en de terrorismedreiging. Wij vinden het des te meer onbegrijpelijk dat beschikbare (!) technologie niet wordt gebruikt om de verkeersonveiligheid te verminderen (zie boven). Het is inmiddels wel duidelijk dat de doelen die de overheid voor zichzelf heeft gesteld voor 2020 (maximaal 500 doden en 10 500 ziekenhuisgewonden) met geen mogelijkheid gehaald gaan worden zonder een drastische aanpassing in het beleid. Waarbij overigens allereerst de vraag gesteld dient te worden hoe het überhaupt mogelijk is om met de abominabele registratie (zie boven) het aantal slachtoffers vast te stellen en daarop je beleid te ontwikkelen. Zoals wij ook in ons Zwartboek (2015) hebben laten zien zijn alcohol en snelheid twee grote onderliggende oorzaken van zware "ongevallen", hoewel smartphone gebruik een snel opkomend probleem is, evenals druggebruik (anders dan alcohol).

Snelheidsovertredingen kunnen al jaren voorkomen worden met "Intelligente Snelheids-Begrenzers" (ISB). In 1999 (!) is hier al een succesvolle proef mee gedaan. Veel routeplanners laten al zien wat de lokaal geldende snelheid is, maar het is duidelijk dat de notoire hardrijders zich daar niets van aantrekken. Maar een ISB zorgt ervoor dat het voertuig niet harder kan rijden dan de lokaal geldende maximum snelheid. Dat zoiets veel effectiever is dan de gebruikelijke snelheidscontroles behoeft geen betoog en zou ook betekenen dat het aantal "ongevallen" (ook eenzijdige!) op provinciale wegen, die notoir onveilig zijn door te hard rijden, sterk zou afnemen. Een ander bijkomend voordeel is dat de CO₂ uitstoot, die exponentieel toeneemt met de snelheid, een stuk naar beneden zou gaan. Maar dat zou ook de opbrengsten van de brandstofaccijns voor de overheid flink doen afnemen..... Kort samengevat zijn de voordelen van een ISB in elk motorvoertuig voor de samenleving en de eigenaar / bestuurder:

- Minder verkeersongevallen / aanrijdingen
- Ernst van aanrijdingen is minder
- Minder slachtoffers
- Minder kosten, veroorzaakt door aanrijdingen
- Minder CO₂ uitstoot
- Minder NO_x uitstoot
- Minder uitstoot fijnstof
- Minder files, veroorzaakt door ongevallen
- Lagere kosten import ruwe olie
- Lager brandstofverbruik
- Mindere slijtage banden / remmen
- Geen bekeuringen meer voor te hard rijden

Het mes snijdt dus aan heel veel kanten en een commercieel denkend bedrijf zou allang tot invoering over zijn gegaan. Zo echter niet de Nederlandse samenleving. Wij begrijpen absoluut niet waarom er geen actie wordt genomen terwijl dit probleemloos mogelijk is.

Dat bestuurders, waarvan de rijbevoegdheid is ingetrokken, toch door blijven rijden is enige jaren geleden duidelijk aangetoond door het CBR en recentelijk weer door de SWOV. Dat verbaasde ons in het geheel niet, want om een moordwapen te starten heb je alleen maar een sleutel nodig. Wij kunnen er geen begrip voor opbrengen dat het Nederlandse rijbewijs geen chip heeft (zoals een bankpas) waarmee eenvoudig gecontroleerd kan worden of het een geldig rijbewijs betreft voor het voertuig dat gestart moet worden en of de gebruiker weet wat de bijbehorende pincode is. Een dergelijk “rijbewijs slot”, ingebouwd in ieder motorvoertuig, is een startonderbreker en zou het erg lastig maken om zonder rijbevoegdheid een motorvoertuig te starten. De technologie is goed vergelijkbaar met die in geldautomaten wordt toegepast. En als de rijbevoegdheid bij staandehouding wordt ingenomen kan de politie ter plekke de informatie op de chip wijzigen, zodat de betrokkene niet kan gaan rijden als de politie om de hoek is verdwenen. Een bijkomend voordeel is dat niemand meer “toevallig” zijn rijbewijs kan vergeten.

In het bovenstaande hebben wij -wederom- een aantal maatregelen genoemd die de verkeersonveiligheid sterk zouden kunnen verminderen (gebruik van EDR informatie als bewijs tegen verkeersmisdadigers, ISB's om snelheidsovertredingen sterk te bemoeilijken, rijbewijs sloten om onbevoegd besturen van motorvoertuigen zo goed als onmogelijk te maken, invoeren van recidive voor notoire overtreders) en wij roepen de politiek nogmaals op om hier op zo kort mogelijke termijn werk van te maken. Gezien de kostenpost van € 13 000 000 000,- die de verkeersonveiligheid Nederland jaarlijks kost (bron: SWOV) zijn de kosten van dit soort maatregelen op korte termijn terugverdiend en wordt een onnoemelijke hoeveelheid menselijk leed voorkomen. Wij begrijpen de inactiviteit van de politiek op dit gebied dan ook in het geheel niet, temeer daar wij dit vorig jaar ook al onder de aandacht hebben gebracht.

Verkeersslachtoffers worden nog steeds niet als slachtoffers beschouwd.

De benadering van verkeersslachtoffers in onze samenleving is, in vergelijking met slachtoffers en nabestaanden van andere rampen, nogal tekortschietend. Ook dit jaar werd dit verkeersslachtoffers en nabestaanden ondubbelzinnig ingewreven met het bericht dat er gratis psychische bijstand beschikbaar wordt gesteld voor de nabestaanden van de MH-17 ramp. Wij juichen dat op zich toe, maar zou iemand ons uit kunnen leggen waarom nabestaanden van verkeersslachtoffers dergelijke bijstand niet nodig zouden hebben? Zijn zij, overleden ten gevolge van het verkeer, soms minder dood?

Keuringen voor senioren eerder en vaker.

Wij hebben meerdere keren onze zorgen uitgesproken over de 5-jarige keuringen voor senioren. Helaas zijn er een aantal zware ongevallen geweest die zeer waarschijnlijk (mede) veroorzaakt zijn door de gezondheid van de bestuurder. Keuring voor het ver-

lengen van het rijbewijs is pas verplicht vanaf de leeftijd van 75 jaar en dan wordt het rijbewijs voor vijf jaar verlengd. Wij zijn van mening dat de gezondheid van senioren -helaas- snel kan afnemen en daardoor is de voorspellende waarde van een keuring voor vijf jaar volstrekt onvoldoende. Wij zijn van mening dat:

- De keuring moet plaatsvinden vanaf de leeftijd van 65 jaar
- De keuring jaarlijks moet plaatsvinden
- De keuring (veel) verder moet gaan dan in de huidige praktijk
- De keuring uit de algemene middelen betaald zou moeten worden gezien de hoge kosten van ongevallen voor de samenleving

Wij stellen nadrukkelijk niet dat wij de kwaliteiten van senioren voor het besturen van een motorvoertuig in twijfel trekken, wij zijn wel van mening dat de gezondheid van de bestuurder essentieel is voor de verkeersveiligheid. Deze kan bij senioren echter snel achteruitgaan en dan is een objectieve beoordeling van hun rijvaardigheid nodig.

Weinig actie in 2016.

Wij begrijpen dat structurele veranderingen niet op stel-en-sprong gerealiseerd kunnen worden, maar helaas hebben wij in 2016 erg weinig actie van bovengenoemde ministeries kunnen ontwaren die de situatie voor verkeersslachtoffers op afzienbare termijn zouden verbeteren, noch die de verkeersonveiligheid zouden terugbrengen. Wij menen zelfs een sterke terughoudendheid te kunnen constateren die veel gelijkenis vertoont met onwil en wij tasten volledig in het duister over die achterliggende reden(en) hiervan.

Slachtoffers mogen niet meepraten.

Iedere twee jaar wordt er een verkeersveiligheidsconferentie georganiseerd, dit is ook in 2016 gebeurd. Wat uitermate teleurstellend is, is dat de organisatie van mening was dat deelname van de Vereniging Verkeersslachtoffers alleen tegen het volledige tarief mogelijk is (alsof het om bezoldigde professionals gaat!), terwijl de Vereniging geen cent subsidie krijgt, uitsluitend vrijwilligers heeft en al haar activiteiten uitsluitend van contributies en donaties moet betalen. En dat notabene een lid van de VVS een belangrijke bijdrage aan het programma geleverd heeft. Wij betreuren de houding van de organisatie ten zeerste omdat dit weer een voorbeeld is dat er wel over, maar niet met slachtoffers gesproken wordt, het wordt hen domweg onmogelijk gemaakt hun stem te laten horen.



Mogelijkheden

Andere onbenutte technische mogelijkheden ten gunste van verkeersslachtoffers

Er kan nog veel meer! Door rood rijden is een bekende oorzaak van verkeersongevallen. Even in het midden latend of dit met opzet of per ongeluk gebeurt moet -bij afwezigheid van getuigen- het slachtoffer maar aantonen dat de veroorzaker door rood is gereden is. Want uiteraard verklaart de veroorzaker dat het slachtoffer door rood is gereden. Met alle nadelige gevolgen voor het slachtoffer van dien. Met de huidige stand van de techniek is het eenvoudig om te detecteren of een voertuig door rood is gereden en als dit wordt gedetecteerd kan met een digitale camera worden vastgelegd welk voertuig dat was en wat op dat moment de stand van de verkeerslichten was. Dan is achteraf eenvoudig, eenduidig en eerlijk vast te stellen wie aansprakelijk is voor het ongeval. Dat zou de situatie voor slachtoffers aanzienlijk vereenvoudigen. Als er geen ongeval heeft plaatsgevonden kan de informatie na bijv. 24 uur worden gewist, bij een ongeval wordt deze blijvend vastgelegd en kan eenvoudig bij strafrechtelijke vervolging en/of civiele procedures worden gebruikt. De grootste tegenstanders van dit soort technieken zijn waarschijnlijk Justitie (die daarmee in meer gevallen tot vervolging over moet gaan) en verzekeringen (die vaker slachtoffers een vergoeding moeten uitbetalen en niet, zoals nu, de kosten vaak op de slachtoffers af kunnen wentelen).



Letselschade-afwikkeling kan veel te lang duren omdat de “codes” geheel vrijblijvend zijn en geen sancties kennen.

Verzekeringen

Slachtoffervrijdige wetgeving werkt in het nadeel van de slachtoffers

In het “Zwartboek” hebben wij gemeld dat veel slachtoffers grote problemen ondervinden met de verzekering van de tegenpartij, zowel bij het accepteren van de aansprakelijkheid als bij de afwikkeling van vooral letselschade en inkomensschade. Wij hebben in het afgelopen jaar geen verbetering kunnen constateren in deze materie en hoewel er zaken zijn opgetuigd (zoals de gedragscode “Tilburg”) is de vrijblijvendheid fnuikend voor slachtoffers. Zolang dit soort codes alleen op vrijwillige basis worden onderschreven en er geen sancties staan op het niet volgen van de richtlijnen blijft het op z’n best een papieren tijger. Dit zou een speerpunt moeten zijn van de wetgever om de wetgeving in Nederland een stuk minder slachtoffervrijdige te maken, maar zowel vanuit de ministeries als vanuit de Tweede Kamer blijft het oorverdovend stil.

In het persoonlijke verhaal van Jetty wordt de afkeurenswaardige handelwijze van verzekeringen weer eens duidelijk geïllustreerd en dat zij niet de enige is die dit overkomt, blijkt ook uit het rapport van de Werkgroep 1970, dat ook op de website van de Vereniging Verkeersslachtoffers te vinden is. De samenvatting vindt U ook in deze Appendix, verderop.

Het is allang uit de medische literatuur bekend dat het herstel van slachtoffers sterk gebaat is bij een goede en snelle afwikkeling van de gevolgen van een traumatische gebeurtenis. De handelwijze van verzekeringen en justitie belemmeren juist deze snelle afwikkeling met alle nadelige gevolgen voor het slachtoffer en de samenleving. Wij betreuren deze handelwijzen niet alleen, wij vinden ze ook onacceptabel, om niet te zeggen wreed, jegens de slachtoffers. Wij roepen derhalve de Tweede Kamer opnieuw en met klem op om hierin op zo kort mogelijke termijn verandering in te brengen.



Lange-
termijngevolgen
worden op de
slachtoffers en
de samenleving
afgewenteld.

Hoe bedoelt de
Hoge Raad: “geen
sprake van roekeloos
rijgedrag”? Niet meer
uit te leggen.

Voorkomen

Voorbeelden van “ongevallen” die voorkomen hadden worden met technologie

Op 30 december 2015 rijdt een verkeersmisdadiger op de A2 achterop een andere auto, die hierdoor wordt gelanceerd en 300 meter verder op het dak weer neerkomt. De bestuurder van de gelanceerde auto komt om het leven, twee andere inzittenden zijn blijvend invalide. De verkeersmisdadiger bleek 237 km/h gereden te hebben. Als ISB’s standaard in alle motorvoertuigen zouden zijn toegepast had dit misdrijf niet gepleegd kunnen worden, hetwelk de samenleving een flinke onkostenpost bespaard had en evenmin het leven van drie mensen (en waarschijnlijk meer in de omgeving van de slachtoffers) kunnen verwoesten. Want omdat meerdere inzittenden blijvend invalide zijn geworden, waaronder tenminste één jongere, zal hun “verdienvermogen” een stuk lager zijn dan als dit misdrijf niet gepleegd zou zijn. Deze, indirecte, schade wordt, naar alle waarschijnlijkheid, door de slachtoffers gedragen. Wij hebben ook in ons Zwartboek (2015) al op deze misstand gewezen en helaas vrezen wij dat dit weer een voorbeeld is van deze slachtoffervrijdige praktijk.

Begin september 2016 rijdt een auto met hoge snelheid een tankstation langs de A12 bij Gouda op, ramt een pomp, waarna een felle brand uitbreekt. De bestuurder wilde zelfmoord plegen, maar is in die opzet niet geslaagd. Wel is het tankstation tot de grond toe afgebrand, waardoor de pomphouder een flink verlies lijdt, niet alleen in bezit, maar ook in omzet en inkomen. Met een ISB zou dit niet mogelijk zijn geweest omdat het voertuig al ruim voor het tankstation sterk was afgeremd.

Een psychiatrisch patiënt, waarvan de rijbevoegdheid was ingenomen, steelt tijdens een sessie bij zijn behandelaar de sleutel van diens auto en veroorzaakt een “ongeval” waarbij doden en gewonden zijn gevallen. Met rijbewijsloten en/of ISB’s zou dit niet hebben kunnen gebeuren.

Een bestuurder, die pas 2 maanden zijn rijbewijs heeft, rijdt op Koningsdag in Breda met 80 km/h door een 30 km/h zone, schept een 3-jarig jongetje en sleept deze tientallen meters mee. De bestuurder rijdt door, het kind overlijdt ter plekke. De bestuurder is voor die tijd al meerdere malen betrapt op het rijden zonder rijbewijs. Het OM eist, naast twee jaar gevangenisstraf, 8 jaar ontzegging van de rijbevoegdheid. Wie denkt dat deze persoon zich ook maar iets van deze ontzegging aan zal trekken is niet eens naïef. Alleen met een rijbewijslot is dit af te dwingen, een ISB had dit misdrijf overigens al bij voorbaat onmogelijk gemaakt. De uitspraak in deze zaak is echter niet alleen uitermate teleurstellend (1,5 jaar cel en 4 jaar ontzegging van de rijbevoegdheid), maar ook niet meer uit te leggen omdat, volgens de rechtbank, er “geen sprake is van roekeloos rijgedrag”. Ook dit is weer gebaseerd op een -voor normale mensen onbegrijpelijke redenering van de Hoge Raad- die “de lat voor roekeloos rijgedrag hoger heeft gelegd”. Dat is best mogelijk, maar inmiddels is er

dan wel zo'n grote afstand ontstaan tussen de betekenis die de Hoge Raad aan woorden toekent en de betekenis ervan in het normale spraakgebruik, dat dit niet meer is uit te leggen (en wij begrijpen het evenmin, want met 80 km/h door een woonwijk razen waar je 30 km/h mag rijden is, naar onze mening, volstrekt onverantwoordelijk, roekeloos rijgedrag en de gevolgen ervan spreken dan ook boekdelen). Wij stellen dan ook voor om òf "roekeloos rijgedrag" scherper in de wet te omschrijven zodat deze minder gevoelig wordt voor interpretatie òf de term maar helemaal af te schaffen, want nu is dit zo ongeveer "next to useless".

Verhalen

Hij een taakstraf van 180 uur, ik levenslang!!

Op 23 september 2011 was ik na een avonddienst als wijkverpleegkundige op weg naar huis. Op ongeveer 10 minuten fietsen van huis moest ik wachten voor een rood verkeerslicht. Links van mij stond een auto te wachten ook voor het verkeerslicht. Toen mijn licht groen werd, ben ik op de fiets gestapt. Dan ben ik een stukje kwijt. Ik werd "wakker" toen ik klem onder mijn fiets onder de auto lag en over het asfalt werd geschoven. De automobilist remde niet! Uiteindelijk is hij wel gestopt, heeft mij verteld dat hij zijn auto achteruit zou rijden en dat hij dan in gesprek wilde, omdat hij een grote fout had gemaakt. Hij reed zijn auto achteruit, ik heb mijn fiets overeind gezet. Toen hij naar me toe kwam rook ik een kegel van hier naar Tokyo!! Getuigen waren er niet, maar gelukkig was ik zelf heel erg helder op dat moment. Het personeel van het naastgelegen restaurant kwam op een gegeven moment naar buiten, omdat ze door hadden dat er wat aan de hand was.

Ik heb allereerst mijn man gebeld met de mededeling dat ik een ongeluk had gehad, naast mijn fiets stond en voorlopig niet thuis zou komen. Mijn man is gekomen en heeft het gesprek gevoerd met de automobilist, die er geen politie bij wilde. Hij zou weglopen als wij de politie zouden bellen. Hij liep ook inderdaad weg, toen de politie werd gebeld. De politie kwam met 2 auto's; 2 agenten bleven bij mij en 2 agenten zijn op zoek gegaan naar de automobilist. Hij is na ongeveer een half uur gevonden. Hij moest blazen: compleet foute boel!! Hij is meegenomen naar het politiebureau. De agenten wilden voor mij een ambulance bellen, omdat mijn rechtervoet steeds pijnlijker werd en er "een tennisbal" aan de zijkant hing. Dit mochten ze van mij niet doen (eigenwijze verpleegkundige!), maar ik heb wel beloofd naar de SEH te gaan. Op de SEH werd een gebroken middenvoetsbeentje geconstateerd. Ik kwam met een onderbeengips thuis.

Strafrechtelijke afwikkeling:

In het proces-verbaal staat bovenstaand verhaal, inclusief dat de veroorzaker van het ongeval weggelopen is. De letselschadezaak is gaan "draaien", nadat de letselschadeadvocaat de politierapporten had gekregen. Meneer had 10 glazen wijn gedronken op het moment dat hij achter het stuur was gestapt.

Na anderhalf jaar is de automobilist voor de 3-voudige kamer verschenen. Samen met mijn man ben ik bij de rechtszaak aanwezig geweest. Ik liep die dag ook binnen op krukken om duidelijk te laten zien, dat ik nog altijd gevolgen van het ongeval ondervond. Voor aanvang van de zaak heb ik even met de veroorzaker gesproken. Hij wilde nog zijn excuses maken. Ik heb zijn excuses geweigerd, omdat het daar veel te laat voor was.

Ik heb een slachtofferverklaring voor laten lezen. Dat ik als slachtoffer niet belangrijk was, bleek uit de opmerking van de rechter "het is vervelend voor u, dat u nog altijd met krukken loopt". Na deze opmerking was alle aandacht voor de veroorzaker. Hij had vre-

selijk spijt (ik twijfel daaraan), hilde 3 krokodillentranen en verklaarde weggelopen te zijn om ruzie te voorkomen. De rechter vermeldde een eerdere boete voor rijden onder invloed. Bovendien was meneer in de tijd van de rijontzegging een keer aangehouden terwijl hij achter het stuur zat.

Bij de uitspraak bleek de rechtbank gevoelig te zijn voor zijn spijtbetuiging en zijn reden van weglopen werd aanvaard! Straf: 180 uur werkstraf en een rijontzegging van 12 maanden, waarvan 6 voorwaardelijk met een proeftijd van 2 jaar.

Vaststelling van de schade / de civielrechtelijke afwikkeling:

Lichamelijke conditie:

Het gebroken middenvoetsbeentje is zeer moeizaam hersteld. Ik heb ongeveer 3 maanden een gipsimmobilisatie gehad en daarna is mijn voet/been altijd zeer beperkt belastbaar geweest. Bij overbelasting ontstaan pijnklachten in mijn voet/been. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen loop ik langere afstanden met 2 krukken en probeer mijn energie zo goed mogelijk te verdelen. De pijnklachten kunnen zich verder uitbreiden naar mijn onderrug, die dan “op slot” springt. Gevolg: zeer ernstige pijnklachten, waarbij grote hoeveelheden pijnstillers de eerste dagen onvoldoende resultaat opleveren. In een tijdsbestek van een paar weken verdwijnt de pijn weer en kunnen de medicijnen afgebouwd worden. Dit leidt ook tot ziekteverzuim op het werk.

De huisarts noemt deze ernstige rugklachten een overreactie van mijn lichaam op een bepaalde prikkel (overbelasting? verkeerde beweging?). De oorzaak van deze overreactie ligt in het ongeval, maar het is onbekend waarom mijn lichaam zo reageert. Er is geen behandeling mogelijk, alleen pijnbestrijding als dat nodig is.

Betaalde arbeid:

Ik verloor mijn baan doordat ik na mijn derde jaarcontract ziek uit dienst ging. Bij het UWV is er een re-integratieplan opgesteld waarin gesteld werd dat ik mijn uren langzaam op moest bouwen en er gekeken moest worden hoe ver ik kon komen (ik werkte 20 uur per week voor het ongeluk). Dit plan werd door de UWV-arts van tafel geveegd met de woorden dat “het” nu lang genoeg had geduurd en als het werken niet zou lukken het mijn probleem was.

Een vaste baan kreeg ik niet, alleen tijdelijke of nuluren-contracten. Het eerste jaar heb ik er 2 nuluren-contracten naast elkaar gehad om de 20 uur bij elkaar te “sprokkelen”. Uiteindelijk was het aantal uren veel te veel, waardoor ik lichamelijk en psychisch totaal overbelast raakte en eind 2013 volledig ingestort ben. Na een re-integratietraject bij Winnock en na 10 weken ziekte heb ik langzaam mijn uren weer opgebouwd. Verder dan 12 uur per week was niet haalbaar. In 2015 kreeg ik een jaarcontract, maar ben in dat jaar een paar keer ziek geweest in verband met klachten van overbelasting. Met het team geregeld dat ik nog iets terug zou in uren. Door de slechte financiële situatie van deze werkgever werd het jaarcontract niet verlengd. Ik ben ziek uit dienst gegaan en werd zo’n 3 maanden later weer 100% beter gemeld en kon weer gaan solliciteren.

Omdat men in de thuiszorg zit te springen om verpleegkundigen had ik heel snel mijn vijfde(!) baan na het ongeval, natuurlijk weer een nuluren-contact. Ik werk nu 8 à 10 uur per week.

Mijn ervaring van de afgelopen jaren is dat werkgevers niet openstaan voor mensen, die een iets specialere behandeling willen in verband met het inplannen van uren om uitval te voorkomen. Zij zien alleen wat je niet kan! Dit in tegenstelling tot de directe collega’s, die wel zien wat je kan en met plezier rekening willen houden met jouw beperkte inzetbaarheid.

In eerste instantie kreeg ik de materiële schade en mijn inkomstenderving vlot uitbetaald. Na ruim een half jaar keerde de verzekeringsmaatschappij moeizamer uit, al kreeg ik af en toe nog wel een bedrag overgemaakt. De tussenpozen werden wel steeds groter en het laatste bedrag dateert van december 2015.

Na veel vijven en zessen mocht ik uiteindelijk in december 2015 voor een medische expertise naar een orthopeed in het Onze Lieve Vrouwen Gasthuis in Amsterdam. In het rapport stond in eerste instantie dat mijn klachten en beperkingen een gevolg zijn van het ongeval. Later heeft de orthopeed dit herroepen, zijn excuses aangeboden aan de medisch adviseur en geschreven dat hij zich te veel heeft laten leiden door de door mij aangegeven beperkingen. Er zijn geen objectiveerbare beperkingen aan te wijzen.

In november 2016 heeft de verzekering van de tegenpartij laten weten dat zij een slotbetaling willen doen. Ik heb aangegeven hiermee niet akkoord te gaan. Het dekt niet alle schade tot nu toe en ik zal ook de komende jaren een inkomstenderving hebben. Over pensioenschade wordt helemaal niet (meer) gesproken. Dit geldt ook voor andere schades, zoals de rekeningen van de fysiotherapeut, die ik nu zelf betaal. Dit wordt nog vervolgd.

Tot slot:

De afgelopen jaren heb ik (noodgedwongen) geleerd om “mijn nieuwe lijf” te aanvaarden en mijn leven te leven met de beperkingen, die er nu eenmaal zijn. Ik heb geleerd om te zien wat ik nog wel kan. Op de dagen met zeer ernstige pijn kan ik dit allemaal niet en ben ik weer heel boos op de veroorzaker van dit alles. Ik heb lichamelijk veel in moeten leveren door zijn onverantwoord gedrag!

Wat het aanvaarden heel erg bemoeilijkt is de houding van justitie, die deze mensen de hand boven het hoofd houdt en eigenlijk geen oog heeft voor het leed wat ze anderen aangedaan hebben. Bovendien de reacties van bedrijfsartsen en het UWV, die je niet willen helpen om je klachten en beperkingen te erkennen omdat de klachten niet medisch objectiveerbaar zijn. Ze bestaan dan volgens bedrijfsartsen en het UWV niet en men hoeft er dan blijkbaar ook geen rekening mee te houden. Niet altijd inzetbaar en een keer te vaak ziek betekent ontslag. Ik kreeg iedere keer te horen dat mijn beperkingen met daarbij de beperkte inzetbaarheid de reden is, maar deze reden heb

ik nog nooit op een ontslagbrief zien staan, dit alles “met dank aan een stomdronken automobilist”.

Ook het moeten vechten voor je rechten bij de verzekeringsmaatschappij van de tegenpartij maakt het aanvaarden heel erg moeilijk. Het voelt heel onrechtvaardig. Ook financieel hebben wij tot nu toe veel in moeten leveren “met dank aan een stomdronken automobilist”.

Naschrift:

In mijn verhaal spreek ik van een “ongeval”. Vanaf het begin heb ik altijd aangegeven dat mijn gevoel ten opzichte van de veroorzaker anders zou zijn als hij niet gedronken zou hebben en het dus een echt(!) ongeval zou zijn. Pas later heb ik me gerealiseerd dat het “ongeval” een misdrijf kan worden genoemd; zowel rijden onder invloed als het verlaten van de plaats ongeval zijn misdrijven.

Het definitieve bericht dat de verzekering van de tegenpartij een laatste slotbetaling wil doen, voelt onrechtvaardig. De betaling dekt de schade tot nu toe niet en houdt geen rekening met een toekomstige inkomstenderving en een flinke pensioenschade. Men wil eigenlijk niets meer, omdat mijn klachten niet medisch objectiveerbaar zijn en dan hoeft men er blijkbaar geen rekening mee te houden. En mijn verhaal dan? Ik heb voor het ongeval NOOIT last van mijn voet gehad! Ik heb de afgelopen jaren diverse artsen bezocht en ik heb er niet één ontmoet, die aangegeven heeft dat mijn klachten een andere oorzaak kunnen hebben dan een gevolg van het ongeval. Wel heb ik regelmatig gehoord dat men geen duidelijke verklaring voor mijn klachten heeft. “Leer er maar mee leven”. Met heel veel vallen en opstaan heb ik in de afgelopen jaren een balans kunnen vinden in gezin, werk, hobby’s en huishouden. Maar erkenning van mijn klachten en beperkingen als gevolg van het ongeval is er niet.

Ik heb vijf jaar gevochten VOOR NIETS, heb vijf jaar mijn beste gedaan om aan het werk te blijven VOOR NIETS. Ik sta compleet met lege handen met een lijf wat minder wil/kan dan voor het ongeval, wat ook behoorlijke financiële consequenties heeft.

———— Liefdevolle Herinnering aan zwarte bladzijde

19 augustus 2009, woensdagavond half 7. Ik zag op mijn mobiel dat ik wel 12 oproepen had gemist en dan ineens mijn zoon Marco aan de telefoon. “Mam, Laura heeft een auto-ongeluk gehad, zij ligt in het ziekenhuis op de intensive care”. Op dat moment stond mijn leven stil, angst en ongeloof, dit kon toch niet waar zijn, Laura een auto ongeluk zij had al zoveel meegemaakt in haar jonge leven. Hoe heeft dit zo gruwelijk mis kunnen gaan. Vragen waar wij nog steeds geen antwoord op hebben. Zou ik dit antwoord nog krijgen nu of in de toekomst?

En dan aangekomen in het ziekenhuis op de intensive care, daar kregen wij de 2e schok, onze lieveling zo te zien liggen tussen alle apparatuur buiten bewustzijn, je wilt haar in je armen nemen en beschermen. Dat bracht mij weer 40 jaar terug, als baby had zij dit ook al eens zo door moeten maken.

Laura Bertina Maaks 14 juli 1969 geboren, een gezonde baby. Na 4 maanden werd zij ingeënt voor een pokkenvaccinatie door een blunderende huisarts, hierdoor kreeg zij hersenvliesontsteking en werd zij opgenomen in het ziekenhuis op de intensive care, waar zij maandenlang verbleef. Er werd ons verteld door de doctors dat Laura de rest van haar leven een achterstand zou houden. In haar doen en laten werd zij niet ouder dan anderhalf jaar, Laura was verstandelijk gehandicapt en had zware epileptische aanvallen.

Toen Laura 13 jaar oud was hebben wij Laura in de instelling Esdégé-Reigersdaal, Centrum voor verstandelijk gehandicapten, geplaatst. Wij hebben Laura aan de zorg van de instelling overgedragen en hun de verantwoordelijkheid gegeven, met de verwachting dat dit professioneel en deskundig gebeurt. Laura was daar gelukkig, het voelde voor ons goed. Marco zei altijd, Mam maak je geen zorgen, het is daar net Centerparcs voor Laura, zij mag paardrijden, zwemmen, wandelen gaat dagjes uit en overdag ging Laura naar het activiteitscentrum.

Een activiteitenbegeleidster was op de dag van het ongeval jarig, het was ook haar laatste werkdag want zij ging met pensioen. Zij ging dit dagje uit met 4 cliënten naar de zorgboerderij, er was nog een plaatsje over in de auto en Laura mocht ook mee. Dus maar één begeleidster, tevens bestuurder van de personenauto met 4 cliënten, 3 op de achterbank en 1 voorin, waarvan 3 cliënten epilepsie hebben en onvoorspelbaar gedrag, alle 4 volwassenen met een verstandelijke beperking, in hun doen en laten niet ouder dan 2 a 3 jaar. Kinderen die niet weten wat te doen als iets mis gaat in de auto. Dit dagje uit is uitgelopen op een groot drama. Er is een onrechtmatige daad gebeurd.

Een kort reisje is voor 2 van de inzittenden, Laura en Jacqueline, een hele lange reis geworden. De zwartste bladzijde uit ons leven. De auto met bestuurder en 4 kansloze kinderen raakte door onverklaarbare wijze in de berm, ramde een lantaarnpaal en belandde van het sterk afnemende talud ondersteboven in de sloot. Op een schilderach-

tig plekje in deze natuur met koeien en schaapjes en daar dan van de weg raken. Hoe kon het zo gruwelijk mis gaan, in een giftige ondiepe sloot zo ongelukkig ondersteboven terecht komen, alles donker en geen lucht, misschien bewusteloos en op slag dood, zoals Jacqueline het andere slachtoffer, of langzaam gestikt zoals Laura en levenloos uit de auto gehaald en daarna gereanimeerd. Laura die niet kan bevatten wat haar gebeurt, niet begrijpt zoals wij dat zij haar hoofd even omhoog moet doen dat dat haar redding kon zijn, de angst en de duisternis wel 15 minuten lang, het is een ontzettend drama. Verongelukken en zo te hebben moeten lijden onder water. Als ik er aan denk wat onze lieveling daar onder water heeft doorgemaakt, dan kom ik de dag of de nacht opnieuw niet door.

Laura heeft 3 dagen in zeer kritieke toestand op de intensive care gelegen, elke dag werden wij in gesprekjes door doctors voorbereid hoe het verder met Laura zou gaan, zij had een enorme hersenbeschadiging opgelopen. Tot dat 3 dagen later het gesprek heel moeilijk werd, Laura was hersendood, het zou nooit meer goed komen. Het waren moeilijke dagen van spanning, maar ook zeer liefdevolle dagen, in die 3 dagen hebben wij van zo dichtbij gezien en gevoeld hoe geliefd Laura was bij het team van Esdégé-Reigersdaal.

Wij hebben met zijn allen rond haar bed gezongen tijdens het afscheid nemen van Laura, natuurlijk het lied van Jan Smit "Laura". Geknuffeld en verhaaltjes verteld en met elkaar intens maar heel fijn afscheid van Laura kunnen nemen. Het was voor ons heel fijn om bij Laura te zijn toen zij insliep, zo is zij niet eenzaam en alleen onder water in het duister gestorven. Dankzij de hulpverleners die Laura hebben gereanimeerd. Sinds zij er niet meer is, is zij er elke minuut van de dag. Het verleden laat zich niet herstellen, gemis en verdriet.

Ja en dan moet je verder, je komt in die juridische molen terecht, of je wilt of niet.

Waarheidsvinding:

Hoe is het ongeluk gebeurd?

1. Achmea Rechtsbijstand bellen, een advocaat vragen.
2. Contact gezocht met Vereniging Verkeersslachtoffers met Raoul van Noort en Professor Jan de Kroes.
3. Wachten op het Proces Verbaal en Ongeval Analyse van de politie, duurde zo'n 8 maanden.
4. Onafhankelijk onderzoek naar "code vervoer" bij Esdégé-Reigersdaal, zijn er wel of geen fouten gemaakt.
Hoe onafhankelijk was dat, daar hebben wij zo onze twijfels over.
5. Gesprekken met de Inspectie Gezondheidsdienst over Esdégé-Reigersdaal. Er is een nieuwe aanbeveling vervoersprotocollen "code vervoer" gekomen.
6. Gesprekken met Justitie.
7. Berrmonument geplaatst.
8. Uitvoerige rapportage samengesteld van het Proces verbaal door 2 studenten onder supervisie van Professor John Stoop en Raoul van Noort en dit aangeboden aan justitie.
9. Opnieuw een strafrechtadvocaat gevraagd, de heer Bart Canoy.

Deze strafrechtadvocaat staat ons bij in een zogenoemde "artikel 12- procedure" die aanhangig is gemaakt, zodat een onafhankelijke rechter het dossier nog eens wil door-nemen om te kijken of er verwijtbaar gedrag is wat betreft het wel of niet dragen van de auto gordels.

Of de veroorzaker wel of niet vervolgd dient te worden. Alle goede bedoelingen ten spijt. De activiteitenbegeleidster, bestuurder van de auto, blijft zwijgen en vertelt slechts dat zij niet weet hoe het ongeluk is veroorzaakt. Daar hebben wij zo onze twijfels over, ik denk dat zij bewust iets verzwijgt. Uit een getuigen verklaring van een hulpverlener blijkt dat één van de cliënten, Melvyn, achterin de auto niet in de autogordel heeft vastgezet, dit wijst op een nalatigheid van de bestuurder. Niet bewust, maar wel ondoordacht. Melvyn heeft hierdoor het ongeluk overleefd, maar is vermoedelijk in de auto naar voren willen komen of is misschien gaan staan, bestuurder heeft daardoor achterom gekeken en daarnaar gehandeld en kon zodoende niet op de weg letten en is de macht over haar stuur kwijtgeraakt. Jacqueline en onze dochter Laura zijn door haar waarschijnlijke nalatigheid juist hierdoor om het leven gekomen. Bestuurder had de kortste route van A naar B moeten nemen en de meest veilige en niet een smalle landweg met aan beide kanten sloten, zonder uitwijkmogelijkheden.

En dan hebben wij nog de confrontatie met de Officier van Justitie. Dat is strijd leveren, dat betekent een hele dikke muur omver duwen om je doel te bereiken. Justitie die tegenwerkt, het zwakke politieonderzoek, bijvoorbeeld geen alcohol controle, geen bewijzen veilig stellen, getuigen, hulpverleners en bestuurder die pas anderhalf jaar later per telefoon worden verhoord. En als ik dan echt boos en teleurgesteld reageer en Justitie op hun gemaakte fouten wijst, dan toch nog maar een getuigenverklaring persoonlijk afnemen en ja, daar kwam dan eindelijk de getuigenverklaring dat Melvyn niet in de autogordel heeft gezeten. Ondanks dit bewijs bleef Justitie doorlopend nee schudden en bleef daarbij verkondigen "hier werken wij niet aan mee, we hebben het intern besproken het antwoord blijft nee". De sympathie van Justitie gaat niet naar de slachtoffers maar, naar de bestuurder van de auto. "De veroorzaker is al genoeg gestraft". De zaak (zoals zij het noemen) is geseponneerd.

Dan op advies van Raoul van Noort, een mediator aangevraagd van "Slachtoffer in Beeld" voor een gesprek met mij en de bestuurder samen, om elkaar aan te horen. De bestuurder heeft per brief aan mediator laten weten dat haar belangen zwaarder wegen dan die van mij en dat zij geen gesprek met mij wil en ook niet met de mediator. Dit is dan de zoveelste teleurstelling, ik wil als verdrietige moeder zo graag weten wat er is gebeurd voor en tijdens deze diep tragische gebeurtenis.

De pijn is nu vaak schrijnender dan nodig is doordat veroorzaker geen gesprek wil en Justitie tegenwerkt. Zoveel onbeantwoorde vragen. Als die beantwoord zouden worden dan kunnen wij onze toekomst weer wat positiever oppakken. De toekomst weer moedig onder ogen zien. Er is zoveel over Laura te vertellen, al onze herinneringen aan Laura die mooi en liefdevol waren.

Voordat ik aan mijn verhaal begon heb ik wel 20 A-4'tjes volgeschreven met wat ik allemaal over haar wil schrijven. Ons allerliefste kind en zus van mijn zoon Marco waar wij zoveel van hielden is bij ons weg. De herinnering aan haar gezelligheid en haar aanwezigheid. Herinneringen aan Laura, welke ons een glimlach kunnen geven en een gevoel van missen. Blij dat wij zo'n lieverd in ons leven mochten hebben.

Wij blijven vol liefde aan haar terug denken en zullen haar altijd in ons hart meedragen. Laura, kwetsbaar zo waardevol, zo in staat om ons in ons hart te raken. Laura met haar stralende ogen en haar onvoorwaardelijke liefde. Laura's levensmotto. Ik hou van jou, hou ook van mij, zij was lief en geliefd. Wat bijzonder een mens te zijn die al die liefde om zich heen heeft verzameld.

Op de woonunit van Esdégé-Reigersdaal heerst nog steeds verslagenheid, medewerkers die ontslag hebben genomen, de sfeervolle werkplek is veranderd in drama en onhoudbaar voor het team om nog fijn te kunnen werken. Van de zes bewoners in deze woonunit zijn er twee lieve meisjes overleden en één meisje was kritiek, haar herstel ging stapje voor stapje beter. Hulpverleners die er zelf een trauma aan hebben overgehouden.

Keurig je gordel om, wat normaal gesproken je redding zou moeten zijn. AWBZ met miljoenen aan bezuinigingen, dagjes uit haast niet meer te doen met deze zo kwetsbare kinderen. Het verlies van je kind, daar ben je eenzaam in, daar moet je op eigen kracht doorheen ondanks alle steun. Een strijd om te overleven, verdriet en vreugde wisselen elkaar af, meegaan in die flow, proberen en doorzetten er is nog toekomst, weliswaar niet geheel onbezorgd meer, maar ook voor ons schijnt de zon. Niet langer hoog op die berg naar beneden kijken hoe leuk iedereen het heeft. De onvoorwaardelijke liefde zoals Laura die kon geven en wat ik elke dag nog mis, ontvang ik nu van mijn twee kleinzoons Bram negen jaar en Sammie zes jaar oud.

Verder zorg ik voor veel gezelligheid om mij heen dat is belangrijk om verder te kunnen. Weliswaar ben ik dwangmatig druk bezig met werk en om van alles te ondernemen, omdat ik dan geen verdriet voel en hou ik goed de controle over mijzelf, er mag niks mis gaan. Dank zij de Vereniging Verkeersslachtoffers heb ik veel steun ondervonden in die eerste vijf jaar van Raoul van Noort en Professor Jan de Kroes.

Feiten, waarheidsvinding en het rechtsgevoel. Tijdens de jaarlijkse herdenkingsdienst in 2013 heb ik aan de Hoofdofficier van Justitie, de heer J.H.A. Steenbrink gevraagd die daar ook als gast aanwezig was, of hij zich eens in de zaak van mijn dochter Laura Maaks wilde verdiepen omdat ik nog steeds niets had vernomen over het vervolg op het door mij verzochte hoger beroep, de 'artikel 12 procedure'. Aan de hand daarvan kreeg ik 22 oktober 2013 een excuusbrief van het Ressortsparket Amsterdam door Y. Asma-Spannet, met de mededeling dat door een administratieve fout de doorzending van het klaagschrift naar het arrondissementsparket Noord-

Holland onnodige en lange vertraging heeft opgelopen. De Advocaat-Generaal Mr.E.C.A.M Langenhorst geeft het hof de overweging het beklag af te wijzen, omdat beklaagde ook zelf geconfronteerd is met de ingrijpende gevolgen van het ongeval. Strafvervolging heeft in zijn ogen geen kans van slagen.

21 januari 2014 ben ik samen met mijn advocaat de heer mr.B.P.M. Canoy en Raoul van Noort, hulpverlener en ongevallendeskundige bij 'RaNed' in de gelegenheid gesteld het beklag toe te lichten in de raadkamer van het Gerechtshof te Amsterdam. Daar heb ik aangegeven dat het ook zeer belastend voor de nabestaanden is, dat er niets met de zaak gedaan is en dat de beklaagde niet met mij in gesprek wil om mij het werkelijke verhaal van het dramatische auto ongeluk te vertellen. Ik ben niet zozeer uit op bestraffing van beklaagde, maar ik wil graag dat een onafhankelijke rechter zich een oordeel over de zaak vormt. De Advocaat-Generaal is een groot voorstander van mediation en acht het raadzaam de zaak aan te melden bij het mediationbureau van de rechtbank Amsterdam. Deze beschikking is gegeven op 28 januari 2014.

Het mediationgesprek heeft 6 maart plaatsgevonden. Dit was zwaar en zeer emotioneel voor beide partijen. Ik heb zeer meegeleefd wat de bestuurder tijdens het dramatische auto-ongeluk heeft meegemaakt onder water. Ook heeft zij mijn vragen beantwoord over de manier hoe mijn dochter Laura in die auto ondersteboven in de riemen hangend in een donkere sloot is gestikt en is verdrongen. De feiten en waarheidsvinding zijn ondanks deze mediation mislukt, de oorzaak van het ongeval is onopgehelderd gebleven omdat zij gewoonweg niets meer kon of niet wil herinneren. Mijn mening is door deze drie gesprekken bevestigd, zij wil gewoonweg niets vertellen. Door mijn zwijgplicht kan ik hier niet verder op ingaan, maar door scherp naar haar te luisteren zijn mijn twijfels alleen maar groter geworden. Alle feiten zijn van dien aard dat het geheugen van bestuurder niet blijvend kan zijn gewist. Dat zij het door de ernst van de ervaringen verdringt kan ik mij uiteraard wel voorstellen. Wel waren wij het met elkaar eens dat de mediation ons goed had gedaan, meer begrip voor elkaars verdriet.

Daarna is de zaak op 10 juli 2014, door de Advocaat-Generaal van het Gerechtshof te Amsterdam geseponneerd, op grond dat vervolging te bezwaarlijk zou zijn voor beklaagde.

Bij gebrek aan bewijs – een moment van onoplettendheid kan ik dit geval niet als zodanig worden gekwalificeerd – zou vervolging ter zake het misdrijf van artikel 6 van de Wegenverkeerswet (dood door schuld in het verkeer) hoogstwaarschijnlijk tot een vrijspraak leiden als de zaak aan de strafrechter zou worden voorgelegd. Indien de vervolging ter zake van de overtreding van artikel 5 van de Wegenverkeerswet (gevaar of hinder op de weg veroorzaken) zou worden ingezet, zou daar wellicht een veroordeling en bestraffing met een geldboete uit voortvloeien. Die boete zou in dat geval gematigd worden in verband met het tijdsverloop en mogelijk ook in verband met het schuldbesef dat blijkt uit hetgeen door beklaagde aan de orde is gesteld.

Het hof is van oordeel dat er in deze zaak een bewezenverklaring zou kunnen volgen, gezien hetgeen hiervoor is overwogen, gelet op hetgeen in het kader van de herstelbemiddeling heeft plaatsgevonden en de resultaten daarvan, er onvoldoende maatschappelijk belang gemoeid is met een strafrechtelijke vervolging van beklaagde.

Deze beschikking, waartegen geen gewoon rechtsmiddel openstaat, is gegeven door mrs. P.C. Kortenhorst, voorzitter, N. van der Wijngaart en M.R. Cox, raadsheren, in tegenwoordigheid van mr. L.H.J. Peters, griffier en bij ontstentenis van de griffier ondertekend door de voorzitter.

Ik wil dit verhaal eindigen met het feit dat ik alle mogelijke stappen heb ondernomen die binnen mijn mogelijkheden lagen en dat de Rechter ten slotte ook zijn oordeel heeft gegeven. Bij elkaar heeft deze uitspraak van Justitie en van de Advocaat-Generaal vijf jaar geduurd.

De Rechter heeft zijn uitspraak gedaan en zo is het goed.



Pauline vertelt haar verhaal

Ik ben slachtoffer van een verkeersongeval van ruim 4 jaar geleden met een aantoonbare whiplash. Op onderstaande röntgenfoto kun je een gat tussen mijn 2e en 3e nekwerfel zien (voor de kijkers: deze foto is door mijn open mond genomen, rechts zie je en zwarte plek wat dus het gat is). Dit gat is ontstaan doordat ik feitelijk in mijn auto van de baan ben "geduwd/gereden". Ik ben met een gangetje van ca 70 km per uur gaan spinnen hetgeen een extra impact op de klap heeft gegeven. Rechter voorkant in elkaar en rechter achterkant. Ik ben, ondanks dat ik een veiligheidsgordel droeg, uit mijn stoel gelanceerd en met mijn linkerschouder tegen het raampje aan geklapt.

Ik heb hierdoor dus een aantoonbare whiplash; WADIV en ik ben door de medisch expertise arts voor 8% invalide verklaart gehele persoon. Daarnaast heb ik nu een IVA uitkering en ben ik dus 100% arbeidsongeschikt verklaard.

Tip: mocht jij ook een whiplash hebben. Vraag dan om een functie foto. Gebruik mijn foto eventueel als voorbeeld (pagina 38).

Mijn foto is in het revalidatie centrum in Spanje genomen omdat men in Nederland dit soort foto's niet maakt. Ik had dit anders nooit geweten. Als men rechtop een foto van mijn maken, of liggend, dan zie je deze "gapping" niet. De foto is een half jaar geleden in NL "nagemaakt" voor de orthopedische contra expertise en de gapping zit er nog steeds. Kans is dus groot dat er bandjes of peesjes gescheurd zijn.

Ik blijf echter problemen houden met de verzekering van de tegenpartij gezien de man die mij van de weg had gereden dronken was. De verzekering heeft aansprakelijkheid erkend maar gezien ik een aangeboren afwijking in mijn nek heb en artrose, houdt de verzekering vol dat mijn pijn in mijn nek daardoor komt. Ik heb echter tot aan het ongeluk nooit last van mijn nek gehad en hoorde toen pas dat ik een aangeboren afwijking in mijn nek had...

Ik werkte 40-50 uur per week als directeur van een stichting. Daarnaast heb ik een volledig rapport van mijn huisarts overlegd waar geen melding wordt gemaakt van nekklachten. De verzekering blijft echter maar traineren, mijn dossier intern en extern verhuizen. Sinds het orthopedisch contra expertise rapport bekend is, is mijn dossier full service uitbesteed aan een advocatenkantoor?!?! Ik kan je laten weten dat dat ook niet lekker loopt. Er vallen als teksten "dat ik niet moet verwachten op mijn wenken bediend te worden" en als zij niet tijdig reageren dat ik "de pleuris zal laten uitbreken". Niet echt professionele taal van een advocaat lijkt mij..... Zeker sinds wij 26 augustus j.l. een gesprek hebben gehad en zij aangaven e.e.a. zo spoedig mogelijk op te pakken. We leven inmiddels als in november...

Het orthopedisch contra expertise rapport geeft uiteindelijk aan dat een dergelijke gapping echter niet vanzelf kan komen en dat er in mijn geval sprake is van traumatische cervicale artrose. Traumatisch betekent door een oorzaak van buitenaf. Kortom, het gat is ontstaan door het ongeluk.

Door de klap heb ik ook last van concentratiestoornissen, kan ik geen hard geluid verdragen of als er meer mensen in een ruimte hard praten, ernstige slaapproblemen, haal ik woorden door elkaar of ik wissel woorden om elleboog i.p.v. schouder. Ik heb een neuro psychologische contra expertise gehad maar zij maakten zich eerder zorgen over de gapping. Of ik nu wel of geen nah heb is dus niet verder onderzocht.

Het vervelende is dat je e.e.a. niet kunt afsluiten. Je wilt verder met je leven maar krijgt niet de erkenning. Ik vind dit schrijnend en begrijp dit niet.

Er zit voor mij niets anders op dan momenteel alles weer af te wachten, helpen in je herstel doet het in ieder geval niet...



Dhr. Walker

Samenvatting van het boek

Verzekerd tegen arbeidsongeschiktheid en aansprakelijkheid waant men zich veilig. Daarvoor betaalt elke Nederlander in het werk, in het verkeer of in de sport. Velen betalen daarbovenop vrijwillig nog een flinke extra premie. Vooral om groot inkomensverlies bij blijvende schade aan het arbeidsvermogen te compenseren.

Het beste is natuurlijk om nooit een beroep op een tegenpartij of op de eigen polis te moeten doen. Maar wat gebeurt er te vaak als dat wél zo is? Als de ziekte of het gevolg van een ongeval langer duurt of blijvende gevolgen heeft? Aanvankelijk ziet het er redelijk uit ondanks het verlies. Gaandeweg blijkt het echter bij de verzekeraar, bij de dokter, bij de controle, bij de keuring, bij de re-integratiepogingen stroef te lopen. Eerst lijkt het op misverstanden, vergissingen. Dan komen er andere mensen, er komt steeds meer papier. Er volgt onbegrip, wantrouwen, het wordt beklemmend. Je probeert het niet te geloven. Waarom gebeurt dit zo dikwijls? Wat is dan het beste? Afwachten, bezwaar maken of procederen?

De gedupeerde denkt aanvankelijk pech te hebben. Op zich staande pechvogel te zijn. Wie ziet dat er meer aan de hand is, is laat. Wat valt er dan nog te doen? Weinig. Er is dan een groeiend en complex dossier.

Maar er zijn toch organisaties die je belangen behartigen? Je kunt toch klagen? Daar zijn toch organen voor? Je hebt toch betaald? Je hebt toch recht op een redelijke behandeling? Dat recht heb je, maar recht krijgen blijkt een vrijwel onmogelijke opgave.

Dit rapport gaat diep in op de onderliggende mechanismen. En geeft precies aan hoe bij schadebehandeling betrokken functionarissen er (on)bewust aan bijdragen dat claimgerechtigden met zware schade vrijwel nooit krijgen waar ze recht op hebben. Ondersteund door talrijke literatuur, interviews en berichten in de media wordt de praktijk blootgelegd. Inclusief de jarenlang openbaar gemaakte bevestigingen door **deskundigen** en de ervaringen van belangengroepen. Dan volgen ramingen van de omvang.

Beschreven wordt hoe bij integere dokters al willekeur insluipt. Hoe er bij keuringen veel dingen gebeuren die niet door de beugel kunnen. En waarom. Hoe de werkkring of de eigen zaak, de thuissituatie en privé-relaties dan te vaak onherstelbare schade oplopen. Waar de eigen belangengroepen niet helpen. Hoe klachtenorganisaties met hooggeleerden en juristen de gedupeerde uitputten. Vrijwel altijd zonder resultaat. Hoe Justitie misstanden, die keer op keer worden onthuld, ongemoeid laat. Waarom de rechtsgang en de rechtspraak hierover zo traag en frustrerend verloopt. Hoe door anderen aan de kaak gestelde collusie in advocatuur, rechterlijke macht, openbaar bestuur, media en verzekeraars nieuwe dimensie krijgt.

Met andere gedupeerden in groepsverband druk uitoefenen? Of zélf bij herhaling met de media in contact treden? Het rapport geeft inzicht in de krachten, waardoor die pogingen worden doorkruist.

Gemiddeld ondervindt men achter elke tiende voordeur de gevolgen. Dit rapport is daarom ook bedoeld voor wie de eigen ongevals- en arbeidsongeschiktheidspolis tegen het licht wil houden.

Gedetailleerd analyse- en cijfermateriaal toont de minieme kans voor deze claimgerechtigden op een billijke afloop. Geeft aan hoeveel hooggekwalificeerde werkgelegenheid in welke branches daaraan destructief bijdraagt. Hoeveel geld en tijd daarmee gemoeid is. En welk deel van de samenleving daarvan generaties lang de gevolgen draagt.

Tot slot volgen uitgebreide **aanwijzingen** voor verplicht en vrijwillig verzekerden, letselslachtoffers en groeperingen. Hoe te verweren tegen misstanden. Hoe deze openbaar te maken en aan de kaak te stellen. Overzicht van voorgestelde **maatregelen**. Visie op de naderende doorbraak. Verwachte stimulerende effecten op de Nederlandse economie.

Wat u kunt verwachten bij Arbeidsongeschiktheid, ziekte en letsel door H.M. Walker kunt U downloaden vanaf de VVS website.

Colofon

Zwartboek Appendix 2016

Redactie: dr. Hans van Maanen, Tjakko Bouwman, Herman Sindorff

Auteur: dr. Hans van Maanen

Beeld: Shutterstock

Vormgeving: Jasper Hulleman

—— Wij hebben niet de pretentie dat wij alle misstanden aan de kaak gesteld hebben in dit Zwartboek, noch dat wij alle oplossingen weten. Dit Zwartboek is bedoeld om de samenleving te doordringen van de grote problematiek die de verkeersonveiligheid met zich brengt, niet alleen voor de slachtoffers en hun directe omgeving, maar net zo goed voor de samenleving als geheel.