

# Stichting Achmea Slachtoffer en Samenleving

Stichting Achmea Slachtoffer en Samenleving (SASS) initieert en ondersteunt projecten die als doel hebben een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de positie van slachtoffers in de samenleving. Dat kan een bijdrage zijn op het gebied van voorlichting, preventie of behandeling. Of een combinatie van deze drie. Uitgangspunt is een wetenschappelijke fundering van het slachtofferschap (oorzaak of gevolg) om vervolgens te komen tot aanpassingen en verbeteringen in de praktijk. Voor meer informatie over SASS en gefinancierde projecten verwijzen we naar onze website [www.sass.nl](http://www.sass.nl)

## Verkeersslachtoffers

Voor de komende jaren heeft SASS een aantal domeinen geprioriteerd om focus te kunnen aanbrengen. In dit kader is een belangrijk speerpunt: Het verbeteren van de positie van de ernstige verkeersslachtoffers. Om daar ook inhoudelijk richting aan te geven heeft de commissie vanuit het bestuur, die dit uitgangspunt bewaakt en volgt, een aantal mogelijke invalshoeken geformuleerd. Niet om te strikt te kaderen, maar wel om te stimuleren en te activeren. Het is daarmee tevens een open uitnodiging aan de wereld van de wetenschap en het hoger onderwijs om op één van deze onderwerpen een onderzoek te starten of erdoor geraakt te worden om zelf een projectvoorstel bij SASS in te dienen.

## Dader en slachtoffer

“Welke zijn de mogelijke blinde vlekken in de huidige verkeersslachtoffer problematiek”.

Één daarvan zou kunnen zijn de rol van de dader bij het toebrengen van letsel. Per jaar behandelen verzekeraars de -financiële- consequenties van ca. 60.000 verkeersongevallen. Daarbij valt één aspect specifiek op, namelijk dat er slechts minimaal zaken bekend zijn, waarbij de dader zich openlijk over het lot van het slachtoffer uitspreekt. Slechts zelden komt het voor dat een dader na het ongeval contact heeft met het slachtoffer. Of de oorzaak hiervan ligt in schaamte, of ongeïnteresseerdheid (“de verzekeraar regelt dit toch voor mij”) is onbekend. Wat zeker is, dat dit tot grote frustratie leidt bij het slachtoffer. Niet zelden loopt een begeleidingsproces met het slachtoffer stroef (om het mild te zeggen), omdat het slachtoffer de erkenning mist dat iets hem of haar buiten zijn of haar schuld is overkomen.

Verzekeraars behoren het slachtoffer erkenning te geven. Daarbij hoort ook zeker de financiële compensatie, maar dit is niet voldoende. Sterker nog, vaak wordt de financiële compensatie ook de compensatie voor het feitelijke leed, het verlies.



Hetzelfde fenomeen is ook bekend vanuit de medische fouten, waar een en ander misschien nog zwaarder geldt: de medicus die zijn fout niet erkent ten opzichte van de -kwetsbare- patiënt die juist verwacht had geholpen te worden.

Verder onderzoek zou relevant kunnen zijn:

- Wat zijn de oorzaken (voor het niet benaderen van het slachtoffer).
- Zou het helpen in de erkenning (zo ja, wat zou de vorm moeten zijn).
- Zit er iets achter wat wij niet kunnen waarnemen.

### **Slachtoffer centraal**

De hele schaderegeling rond het slachtoffer is te beschouwen als 'business'. Ook wel benoemd als: *'the battle of experts'*. Er zijn veel partijen die zich rond de regeling van de letselschade bewegen. Voor alle duidelijkheid: het slachtoffer verdient alle deskundige hulp die het krijgen kan. Het nadelige effect is alleen dat het slachtoffer anoniem wordt. Met andere woorden: het gaat om de belangen van het slachtoffer, maar het slachtoffer maakt nauwelijks deel uit van het proces. Dit conditioneert slachtofferschap.

Onderzoek zou relevant kunnen zijn:

- Hoe komt het slachtoffer weer in de regie van zijn eigen proces.
- Levert dit een bijdrage aan het 'empowerment' van het slachtoffer.

### **Slachtoffers en slachtoffers**

Er zijn slachtoffers die de belangenbehartiging instappen. Dit kan idealisme zijn, een onverwerkt rouwproces of een andere persoonlijke drive. De ervaring leert dat de aard van wat is overkomen niet altijd gelijke pas houdt met het fanatisme van de betrokkenheid. Daarnaast zijn er ook slachtoffers die willen helpen, maar de randvoorwaarden niet vervuld krijgen. Een bekend voorbeeld; een slachtoffer die zeer ernstig letsel had opgelopen (een hoge dwarslaesie). Het slachtoffer vroeg om subsidiering voor een initiatief om een kring van ernstig getroffen slachtoffers op te richten. Deze subsidie werd afgewezen. Niet omdat het idee niet sympathiek was, maar omdat er organisatorische continuïteit problemen voorzien werden. Maar toch.

Naast de mogelijkheid van hulpverlening in de kring van getroffen en, geldt de voortgang in het re-integratieproces:

- Het zou zo kunnen zijn dat mensen met een ernstige handicap, getroffen op latere leeftijd, behoefte hebben aan integratie. Wie kan zich niet iets voorstellen bij kleinschalige initiatieven.
- Wat weten wij sowieso van de behoeften van deze -op latere leeftijd- getroffen groep gehandicapten.

### **Het systeem veranderen**

Van juridische aard is de manier waarop verkeersslachtoffers binnen de huidige wetgeving aan hun recht komen. Namelijk via een systeem van wettelijke aansprakelijkheid, waarbij zij hun rechten moeten verkrijgen van een verzekeraar. En binnen een systeem waarbij zij van tevoren niet hebben kunnen kiezen wie de schadeloosstelling uiteindelijk moet verzorgen. Voor alle duidelijkheid: onder een verkeersverzekering wordt in dit verband bedoeld een directe verzekering waarbij de schade aan de verzekerde



als slachtoffer zélf wordt vergoed in plaats van aan de door de verzekerde gedupeerde derde. Voor de verzekeraar speelt in dat geval de aansprakelijkheidsvraag geen rol. Het slachtoffer krijgt zijn schade hoe dan ook vergoed van zijn eigen verzekeraar.

De verkeersverzekering is een aantal jaren buiten beeld geweest, maar wordt weer genoemd als mogelijke oplossing voor de met de technologische ontwikkelingen (hoog autonome voertuigen) samenhangende toename van complexiteit van de aansprakelijkheidsvraag bij een verkeersongeval. De juridische positie van de bestuurder van een hoog autonome auto verandert. Naarmate de bestuurder afhankelijk is van de technologie wordt hij meer en meer een derde en komen ook de producent en de ontwikkelaar van het voertuig en de gebruikte software als aansprakelijke partijen in beeld.

- Dit lijkt een wat technisch onderwerp. Echter, ontegenzeggelijk levert het huidige systeem veel discussie en strijd op. Onderzocht zou kunnen worden of een verandering van systeem de positie van het slachtoffer verbetert.

### **Categorieën slachtoffers**

Het aantal verkeersgewonden met ernstig letsel is fors gestegen (10%). En dan gaat het om de fietsers. Het aantal gewonden onder de fietsers overstijgt hiermee het aantal onder de passagiers van auto's.

- Onderzoek kan gedaan worden naar de oorzaak van de stijging en preventie; bij voorbeeld moet nagedacht worden over de vraag of de huidige fietspaden nog wel voldoen aan de snelheid van het fietsverkeer (e-bikes).

### **Tot slot**

Ook de maatschappij vraagt om aandacht en biedt inspiratie. De Vereniging Verkeersslachtoffers heeft op 8 december 2015 in een zwartboek aandacht gevraagd voor de positie van het Verkeersslachtoffer. [www.verkeersslachtoffers.nl](http://www.verkeersslachtoffers.nl) Het rapport bevat 21 aanbevelingen, waarvan enkele zich zeer goed lenen voor verdieping of nadere analyse.

In het beleidsplan 2014–2018 wordt een nadere toelichting op de prioriteiten voor de periode 2014–2018 gegeven. In de notitie verkeersslachtoffers van mei 2016 een nadere verdieping op dit speerpunt.

