NIEUWSBRIEF

België - Belgique
P.B. / P.P.
LEUVEN 1
BC 10656
P508764

Bemiddelen na een verkeersongeval

SAMENSPRAAK: DONDERDAG 20 december 2007

suggnomè
FORUM VOOR HERSTELRECHT EN BEMIDDELING

Driemaandelijks tijdschrift
November 2007
8ste jaargang
N° 4/07

REDACTIONEEL

Niet alleen verkeersveiligheid, maar ook een betere opvang van slachtoffers van verkeersongevallen kreeg de afgelopen jaren meer en meer maatschappelijke en politieke aandacht. Op de (federale) Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid van maart 2007 werd voor het eerst nadrukkelijk stilgestaan bij hulp aan verkeersslachtoffers en hun omgeving. Maar ook Vlaanderen laat zich niet onberoerd door dit thema. De Vlaamse regering engageerde zich in haar regeerakkoord 2004-2009 om werk te maken van een betere ondersteuning van verkeersslachtoffers. Onder impuls van verschillende organisaties ging in februari 2007 een (Vlaamse) Staten Generaal voor een betere opvang van verkeersslachtoffers door, waaruit opnieuw initiatieven groeien. Er beweegt dus heel wat op het terrein...

'De beperkte betrokkenheid van de verschillende partijen in de zoektocht naar het hoe en waarom naar aanleiding van een verkeersongeval is vaak een probleem. Zowel de gerechtelijke instanties als de verzekeringsmaatschappijen gaan achter gesloten deuren aan de slag, terwijl de betrokkenen zelf enkel als getuigen worden gezien', zo lezen we in het rapport van de Vlaamse Staten-Generaal (Voor een betere opvang en begeleiding van verkeersslachtoffers, Rapport van de stuurgroep aan de Staten-generaal, Vlaams Parlement, 16 februari 2007, p. 96). De juridische oplossing in termen van causaliteit, schuld en aansprakelijkheid, sluit daarenboven niet steeds aan bij de emotionele behoeften (morele vragen, andere causaliteiten). Communicatie of bemiddeling tussen de betrokkenen zou hier betekenisvol kunnen zijn.

Meer en meer krijgen slachtoffer-dader bemiddelingsdiensten vragen om te bemiddelen in dossiers van verkeersongevallen. Daar waar we in het verleden alleen deze verkeersdossiers opnamen die ook strafrechtelijk werden vervolgd, merken we dat ook in andere, niet strafrechtelijke dossiers vragen tot communicatie voorkomen. Deze vragen verdienen een antwoord en moeten met andere woorden ergens een plaats krijgen. Met deze Nieuwsbrief en de volgende Samenspraak willen we een aanzet geven tot reflectie en debat over dit thema. *Welke zijn de noden tot communicatie bij verkeersongevallen, en wie kan hierbij een rol opnemen? Gelden bijzondere randvoorwaarden? En welke obstakels of knelpunten zien we?*

Astrid Rubbens (Project verkeersslachtoffers) geeft ons in het eerste artikel een beeld van de recente Vlaamse beleidsontwikkelingen met betrekking tot een betere opvang van verkeersslachtoffers. Ze plaatst hierbij enkele kanttekeningen over de noden die bij deze groep leven. Marie-Rose Broucker en Christel Defever(FOD Justitie) lichten nadien toe welke stappen de federale overheid zet om de zorg voor verkeersslachtoffers te verhogen. Op zoek naar een integraal beleid krijgt ook bemiddeling hierin een plaats. Vervolgens brengen bemiddelaars Els Goossens en Bart Claes (beide Suggnomè vzw) ons een stapje dichter bij de bemiddelingspraktijk. Els geeft haar bevindingen bij een aantal bemiddelingen in dossiers van verkeersongevallen met dodelijke afloop of ernstig letsel, die ze in het kader van een proefproject ondernam. Bart op zijn beurt trok voor een interview naar een slachtoffer en veroorzaker van een verkeersongeval, die samen een bemiddelingsproces doorliepen, en peilt bij hen naar hun ervaringen.

Samen met u hopen we op de volgende Samenspraak verder te verkennen op welke wijze de dialoog tussen betrokkenen bij een verkeersongeval vorm kan krijgen. Tezamen met de aanwezigen, vanuit verschillende sectoren (ervaringsdeskundigen, parket, verzekeringen, bemiddelaars, hulpverleners ...), willen we nagaan welke organisaties/partners hierbij een rol kunnen spelen.

Met veel plezier nodig ik u hiervoor uit op donderdagnamiddag 20 december in Brussel (zie uitnodiging). Om het jaar feestelijk af te sluiten, bieden we nadien een glaasje aan! Veel leesplezier en hopelijk tot dan!

An Marchal

Naar een betere opvang van verkeersslachtoffers

Ontwikkelingen op Vlaams niveau

Astrid RUBBENS

1. Inleiding

In 2006 verloren in Vlaanderen (1) 540 burgers het leven in het verkeer. 53 van de gedode slachtoffers waren jonger dan 18 jaar en 248 haalden de leeftijd van 25 jaar niet. 41.874 mensen raakten gewond, waarvan 4.616 zwaar gewond. Dit zijn cijfers waar we niet omheen kunnen. Wel stellen we vast dat het aantal doden op onze wegen de laatste jaren is gedaald. De investeringen in verkeersveiligheid hebben hier zeker toe bijgedragen. Toch moeten we constateren dat deze dalende trend de laatste jaren stagneert en dat zelfs de laatste maanden het aantal doden terug stijgt. Ook is het zo dat we in vergelijking (2) met onze Europese buurlanden gemiddeld tot zwak scoren. Zo bijvoorbeeld ligt het risico om in België om te komen door een verkeersongeval twee keer hoger dan in Nederland. Deze cijfers geven enkel de direct betrokkenen in het ongeval weer, ongeacht of ze slachtoffer of veroorzaker zijn en vertellen niets over de omgeving van het slachtoffer. Achter deze cijfers schuilen persoonlijke drama's met veel meer betrokkenen dan de directe verkeersslachtoffers zelf. Ook hun omgeving, ouders, partners, kinderen, broers en zussen, vrienden, klasgenoten, … worden getroffen. Zij worden net als de direct betrokkenen gedwongen om minstens tijdelijk, maar vaak voor lange tijd of definitief hun leven aan te passen.

Naast de impact dat een verkeersongeval heeft op iemands fysieke mogelijkheden, is het ook een emotioneel gebeuren en kan het leiden tot verandering in iemands materieel, sociaal, relationeel, professioneel, … leven. Onderwijsmogelijkheden, vrijetijdsbesteding, arbeidskansen kunnen van het ene moment op het andere veranderen. De betrokkene, zijn gezin en naasten moeten zich aanpassen aan deze nieuwe realiteit. Dit is een langdurig en moeizaam proces dat vaak nog bemoeilijkt wordt door onvoldoende begrip, een te beperkt of onaangepast hulpaanbod of onaangepaste regelgeving. Het werd meer dan tijd dat men naast het investeren in een veiliger verkeer ook oog kreeg voor alle gevolgen van een verkeersongeval voor de betrokkenen.

Recent hebben zich in Vlaanderen enkele ontwikkelingen voorgedaan op het vlak van het realiseren van een betere opvang van verkeersslachtoffers. Dit artikel geeft naast een stand van zaken over de recente Vlaamse beleidsontwikkelingen enkele beschouwingen over de problematiek van slachtoffers en veroorzakers. Voor een overzicht van de federale initiatieven verwijs ik naar een bijdrage van mevrouw Marie-Rose Broucker verder in deze nieuwsbrief.

2. De banalisering

Jarenlang zijn de gevolgen van een verkeersongeval gebanaliseerd en heeft de problematiek onvoldoende aandacht gekregen. Deze banalisering komt op verschillende manieren tot uiting. Ik geef enkele voorbeelden:

- De publieke reactie op een dodelijk verkeersongeval of een moord is heel verschillend. Wanneer men niet persoonlijk betrokken is, zullen beide situaties medeleven oproepen, het gevoel van verbijstering of verontwaardiging zal echter meestal veel nadrukkelijker aanwezig zijn bij een moord. Maar bijvoorbeeld voor de ouders wiens kind van de weg gemaaid is door een bestuurder die in de bebouwde kom veel te snel reed, is er vaak geen verschil.
- De banalisering drukt zich ook uit in een normvervaging over overtredingen: 'een beetje' te snel rijden, 'één' glas teveel, … dit wordt makkelijk gezegd, ook door personen waarvan men verwacht dat ze een voorbeeldfunctie hebben, m.n. politici, mediafiguren,

…. De risico's van te snel rijden en de gevolgen van alcohol worden vaak grondig onderschat.

- In de media beperkt de berichtgeving over dodelijke of zware verkeerongevallen zich meestal tot het vermelden van het aantal doden of gewonden en het veroorzaakte fileleed ten gevolge van het ongeval. De menselijke en economische schade worden vaak in één adem genoemd. Enerzijds is de aandacht die de media geeft belangrijk om de problematiek onder de aandacht te brengen, anderzijds gebeurt dit op zodanige wijze dat het door de kijker of luisteraar als een fait divers ervaren wordt.
- Ook in de rechtspleging zien we een onderscheid. De politierechtbanken zijn bevoegd voor de uitspraken over verkeersdelicten. Zij zullen zich ook uitspreken bij dodelijke ongevallen, daar waar bij moord het Hof van Assisen een uitspraak moet doen. Ondanks dat de politierechtbank door zijn specifieke bevoegdheid terzake gespecialiseerd is in deze materie, wordt dit door de betrokken slachtoffers vaak als een miskenning ervaren.

De cijfers in achtgenomen is de kans dat een verkeersongeval ons ooit raakt, als slachtoffer of als veroorzaker, zeer reëel. Deelnemen aan het verkeer is immers onvermijdelijk. De banalisering van een verkeersongeval heeft ook hiermee te maken. Zich op elk moment bewust zijn van het eigen risico zou ons immers danig belemmeren in onze bewegingsvrijheid.
Toch is dit besef uitermate belangrijk want het wijst ons op onze eigen verantwoordelijkheid. Naast een beleid dat moet blijven investeren in preventie, een goede infrastructuur, regelgeving en opvang, moet elke burger er zich van bewust zijn dat heel wat ongevallen het gevolg zijn van een menselijke fout die te voorkomen was.

De banalisering drukt zich ook uit in een normvervaging over overtredingen: 'een beetje' te snel rijden, 'één' glas teveel, …

3. Aandacht voor de opvang van verkeersslachtoffers

Het onder de maatschappelijke en politieke aandacht brengen van de problematiek van verkeersslachtoffers is een werk van velen en één van lange duur. Hiervoor één welbepaald moment benoemen doet altijd tekort aan de werkelijkheid. Wat buiten kijf staat, is dat de volharding van de lotgenotenvereniging Ouders van Verongelukte Kinderen (O.V.K.) (3) aan de grond ligt van heel wat recente ontwikkelingen. Sinds 2003 werd zij bijgestaan door ZEBRA (4) , die als bondgenoot van jonge verkeersslachtoffers, activiteiten ontwikkelt om de aandacht te vestigen op deze bijzonder kwetsbare groep en om de opvang te verbeteren.

Een belangrijke mijlpaal voor de problematiek in Vlaanderen is het Vlaamse regeerakkoord 2004-2009, waarin de regering zich engageert om naast het verhogen van de verkeersveiligheid ook meer zorg te bieden aan de opvang en begeleiding van verkeersslachtoffers. Dit regeerakkoord formuleert het volgende:

- 'We bieden elk verkeersslachtoffer in Vlaanderen een zorgzame, integrale en efficiënte ondersteuning'.
- 'We ondersteunen initiatieven die zich richten op een betere opvang en begeleiding van jonge verkeersslachtoffers'.

Voor O.V.K., en met steun van ZEBRA en het Steunpunt Algemeen Welzijnswerk (S.A.W.) (5), vormde dit de aanleiding om de verschillende Vlaamse ministers, die betrokken waren in deze materie, te vragen om naar analogie met de federale Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid een Vlaamse Staten-Generaal voor de opvang van verkeersslachtoffers te organiseren. De vraag lag voor om op deze Staten-Generaal een volledige stand van zaken op te maken over de opvang van verkeersslachtoffers en de aanzet te vormen tot initiatieven om de opvang in Vlaanderen te verbeteren. Deze vraag werd versterkt door de confronterende resultaten van een onderzoek door de K.U.L., in opdracht van O.V.K., naar de noden en behoeften van gezinnen die een kind hebben verloren in het verkeer. Dit onderzoek bevestigde het gebrek aan een correcte attitude op verschillende echelons ten aanzien van verkeersslachtoffers en een groot tekort aan hulp aan betrokkenen. De nood aan eerstelijns psychosociale opvang van gewonde verkeersslachtoffers werd ook door het S.A.W. geproblematiseerd in een dossier dat op 22 fe-

bruari 2005, de Europese dag van het Slachtoffer, werd overgemaakt aan de Ministers van Welzijn en Mobiliteit.

De betrokkenheid op de problematiek van verkeersslachtoffers vormde voor de drie organisaties, O.V.K., ZEBRA en S.A.W. de basis voor een nauwe samenwerking, gebaseerd op de erkenning van ieders expertise en de onderlinge complementariteit. Samen werden ze een sterke partner ten aanzien van de Vlaamse overheid. Deze overheid, in de persoon van de Minister-president en de ministers van Welzijn en Mobiliteit, ging in op de vraag naar een Vlaamse Staten-Generaal.

4. De Vlaamse Staten-Generaal voor een betere opvang en begeleiding van verkeersslachtoffers

Om deze Staten-Generaal voor te bereiden werd aanvankelijk gevraagd naar een diepgaand onderzoek over de problematiek zelf, maar er is uiteindelijk door de ministers gekozen om via thematische werkgroepen een grondige analyse te maken van de noden en behoeften, de knelpunten, de goede praktijken en de oplossingen m.b.t. de opvang van verkeersslachtoffers. Er werden negen thematische werkgroepen gevormd, met name:

- Medische hulpverlening
- Psychosociale hulpverlening
- Reïntegratie
- Mobiliteit
- Politie
- Justitie
- Verzekeringen
- Veroorzakers
- Onderzoek en statistieken

Bij de afbakening van de thema's voor de werkgroepen werd ervoor gekozen dat één werkgroep zich zou buigen over de problematiek van de veroorzakers. Zowel het beleid als de betrokken partners vonden het vanuit een welzijnsgerichte benadering belangrijk om de specifieke aspecten van de problematiek van veroorzakers van verkeersongevallen in beeld te brengen. Dit leverde enerzijds zeer zinvolle reflecties op over de manier waarop naar deze groep gekeken wordt en kan gekeken worden, welke noden er zijn en welke kennis er ontbreekt, anderzijds bleek dat veroorzakers benaderen als een aparte groep slechts een beperkte relevantie had. Hierop kom ik verder nog terug.

Voor elke werkgroep werd een voorzitter, een auteur en een verslaggever aangeduid naast enkele inhoudelijke experten. De voorzitters zetelden samen met de betrokken kabinetten, administraties en de 3 initiatiefnemende organisaties in een stuurgroep, die werd voorgezeten door de Koning Boudewijn Stichting. De stuurgroep coördineerde de verschillende werkgroepen.

Elke werkgroep bekeek vanuit zijn invalshoek de problematiek, de knelpunten, de goede praktijken en formuleerde aanbevelingen. Ze kwamen hiervoor gedurende 6 maanden 3 tot 5 maal samen. Zij deden beroep op experten op het terrein en organiseerden rondetafelgesprekken, namen interviews af, organiseerden bevragingen via vragenlijsten, … en verwerkten alle verzamelde materiaal op hun terrein in een nota. In totaal waren hierbij 115 personen betrokken en resulteerde het proces in 214 aanbevelingen. De stuurgroep bundelde alle verslagen tot één rapport.

Dit rapport (6) voor de Vlaamse regering werd voorgesteld op de Vlaamse Staten-Generaal voor een betere opvang en begeleiding van verkeersslachtoffers, die doorging op 16 februari 2007. Elke werkgroepvoorzitter gaf op deze dag een beknopt overzicht van de geformuleerde aanbevelingen binnen zijn terrein. Hierop werd gereageerd door een panel van experten en door de toenmalige Minister-president, de heer Leterme, de toenmalige Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, Mevrouw Vervotte en de Minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, Mevrouw Van Brempt.

De 214 aanbevelingen in dit artikel toelichten zou ons te ver leiden, maar bij enkele vaststellingen en conclusies wil ik binnen deze context wel stilstaan. Enkele aanbevelingen sprongen in het oog omdat ze vanuit verschillende werkgroepen werden geformuleerd, met name:

- De vraag naar een beter inlevingsvermogen bij al wie met verkeersslachtoffers in contact komt.
- De vraag naar trajectbegeleiding voor verkeersslachtoffers, waarbij vanaf kort na

het ongeval ook de zorg en begeleiding naar reïntegratie georganiseerd en gecoördineerd wordt.

- De nood aan meer en betere informatiedoorstroming tussen de betrokken partners.
- De vraag naar vorming voor de betrokken actoren over de problematiek van verkeersongevallen en de opvang van verkeersslachtoffers.
- De vraag naar wetenschappelijke onderbouwing en analyse.

Op basis van hun deelname aan alle werkgroepen en de stuurgroep en na grondige analyse van de in het rapport geformuleerde aanbevelingen formuleerden de organisaties O.V.K., ZEBRA en het S.A.W. een gezamenlijk standpunt dat zij voor de Vlaamse Staten-Generaal overmaakten aan de betrokken ministers en waarin twee prioritaire actieterreinen werden beschreven.

- Op het operationele vlak formuleerden ze de nood aan het versterken van het huidige hulpaanbod en het verder uitbouwen van een hulpaanbod aan alle betrokkenen bij een verkeersongeval. Ze wezen op het belang van een sterke eerstelijns en tweedelijns hulpverlening en lotgenotenwerking voor alle betrokkenen (7) bij een verkeersongeval.
- Op het structurele vlak benadrukten zij het belang van het verbeteren van de attitude, kennis, deskundigheid en overleg bij al diegenen die direct en indirect een rol kunnen spelen in een goede opvang van alle directe en indirecte betrokkenen bij een verkeersongeval.

De Vlaamse Staten-Generaal werd tegelijkertijd een eindpunt en een beginpunt. De analyse was nu gemaakt en de verwachtingen naar het beleid waren zeer duidelijk. In de slotuiteenzetting hebben de organiserende ministers de thema's en terreinen toegelicht waarop ze in de nabije toekomst initiatieven zouden ontwikkelen.
De Minister-president kondigde de aanstelling van een bijzondere commissaris voor de opvang van verkeersslachtoffers aan. Deze commissaris krijgt als opdracht om de verschillende beleidsdomeinen te stimuleren in hun aandacht voor deze doelgroep en in een betere samenwerking. De Heer Monard werd op 1 maart 2007 hiervoor aangesteld.
De Minister van Mobiliteit kondigde aan te blijven investeren in verkeerseducatie en sensibiliseringsactiviteiten. Daarnaast engageerde de Minister zich tot het versterken van de mobiliteit van verkeersslachtoffers door het verbeteren van de toegankelijkheid van onder andere het openbaar vervoer.
De Minister van Welzijn engageerde zich tot de ondersteuning van de zelfzorg en de lotgenotenhulp, de ontwikkeling van trajectbegeleiding, de bevordering van de kennis en deskundigheid. Ze kondigde ook de concrete ontwikkeling van een website, een wegwijzer en de uitbreiding van de zorg aan.

In de context van dit artikel wil ik op twee recente realisaties van de Minister van Welzijn dieper ingaan met name:

- De uitbreiding van de diensten Slachtofferhulp bij de Centra voor Algemeen Welzijnswerk.
- Het afsluiten van een convenant 'verkeersslachtoffers' met het S.A.W., O.V.K. en ZEBRA.

5. Aanbod voor verkeersslachtoffers bij de diensten Slachtofferhulp

Tot nog toe beperkte het aanbod van de diensten Slachtofferhulp zich inzake verkeersslachtoffers tot de nabestaanden bij *dodelijke* verkeersongevallen. Zoals al geschreven problematiseerden de diensten Slachtofferhulp al in 2005 dat *gewonde* verkeersslachtoffers en hun naasten niet terecht konden bij de eerstelijns ambulante hulpverlening, terwijl de nood hiertoe bij deze groep ook groot is. Dit werd ook bevestigd in de analyse en de aanbevelingen voor de Vlaamse Staten-Generaal.
In antwoord hierop heeft de minister van Welzijn beslist om de diensten Slachtofferhulp binnen de Centra voor Algemeen Welzijnswerk te versterken door hen bijkomende middelen te geven voor het ontwikkelen van een aanbod naar alle verkeersslachtoffers. Deze bijkomende opdrachten staan geformuleerd in een omzendbrief, die op 26 oktober 2007 werd goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Hierin krijgen de C.A.W.'s met een dienst Slachtofferhulp de opdracht om:

- Een pool van trajectbegeleiders samen te stellen en te omkaderen, die verkeersslachtoffers kunnen bijstaan in het vaak lange traject van verwerking, herstel en reïntegratie. De taak van Slachtofferhulp zal eruit bestaan om in eerste instantie bij te dragen tot het ontwikkelen van een con-

cept van trajectbegeleiding en vervolgens een regionaal aanbod uit te bouwen en te coördineren, dit in samenwerking met vele lokale partners. De conceptontwikkeling van trajectbegeleiding voor verkeersslachtoffers wordt ondersteund door een project van ZEBRA met de K.U.L. en gebeurt in samenwerking met de convenant 'verkeersslachtoffers' (zie volgend punt).

- Lotgenotencontact te ondersteunen, door in te gaan op vragen van bestaande lotgenotenorganisaties omtrent het bieden van deskundige lotgenotenondersteuning of door het aanbieden van groepswerk.
- Initiatieven te nemen tot het ontwikkelen van een lokale en intersectorale samenwerking over deze problematiek. In de opvang en reïntegratie van verkeersslachtoffers zijn heel wat instanties betrokken. Een betere samenwerking en afstemming tussen hen was een belangrijke aanbeveling van de Staten-Generaal.
- Het bestaand eerstelijns aanbod in onthaal en begeleiding binnen het C.A.W. uit te breiden naar alle verkeersslachtoffers met prioriteit voor de meest kwetsbare groepen. Wie dit zijn en wat het aanbod concreet moet zijn, zal verder uitgezocht worden. Ook de vraag naar de toegankelijkheid van het C.A.W. voor veroorzakers van verkeersongevallen en hun aanbod naar deze doelgroep moet uitgeklaard worden.

Met deze uitbreiding van taken staan de diensten Slachtofferhulp voor een nieuwe uitdaging. Zij moeten een kwaliteitsvol aanbod ontwikkelen naar deze nieuwe doelgroep. Hiervoor zullen zij nieuwe medewerkers aanwerven en de nodige kennis en deskundigheid ontwikkelen. Het aanbod moet met weliswaar bijkomende, maar nog steeds schaarse middelen gerealiseerd worden. Het wordt een evenwichtsoefening in het zo efficiënt mogelijk inzetten van middelen op de terreinen waar de grootste noden zijn. Het is daarbij belangrijk om eerst de problematiek en de regionale context goed te leren kennen. De diensten staan hier niet alleen voor en zullen hierin ondersteund worden vanuit de werking binnen de convenant 'verkeersslachtoffers' en het Steunpunt Algemeen Welzijnswerk.

6. De convenant 'verkeersslachtoffers'

De gevolgen van een verkeersongeval zijn vaak divers. Dit maakt dat de problematiek van verkeersslachtoffers zeer ruim is. Een verkeersongeval heeft gevolgen op korte, middellange en lange termijn, voor de betrokken persoon zelf, maar ook voor zijn omgeving. Het heeft gevolgen voor zowel het psychisch, medisch, materieel als sociaal welzijn van iemand. Het raakt in de verschillende levensdomeinen, zoals het gezin, werk, onderwijs, vrije tijd en mobiliteit en confronteert met een verscheidenheid aan sectoren, instanties en diensten zoals politie, ziekenhuizen en revalidatiecentra, justitie, verzekeringen, allerhande hulp- en dienstverlening, … Plots komt men in een kluwen van structuren en procedures terecht die zowel voor de slachtoffers als voor de betrokken actoren onvoldoende gekend en duidelijk zijn.

> Ook 'de' veroorzaker of 'het' slachtoffer van een verkeersongeval bestaat niet. Bij een verkeersongeval bevinden de direct betrokkenen zich op een continuüm gaande van de betrokkene die volledig aansprakelijk is, tot de betrokkene die geen enkele schuld treft.

Bestaand onderzoek en de conclusies van de Vlaamse Staten-Generaal bevestigden voor de experten op het terrein en ten aanzien van het beleid de nood aan kennis, coördinatie en ondersteuning. Om hieraan te werken sloot de minister van Welzijn een tijdelijke overeenkomst af met O.V.K., ZEBRA en het S.A.W. Zij kregen de opdracht om een actieplan te ontwikkelen waarin beschreven staat hoe de komende 3 jaar kan gewerkt worden aan het verzamelen en verbeteren van de kennis, deskundigheid, houding en samenwerking bij die actoren die rechtstreeks of onrechtstreeks een rol moeten of kunnen spelen bij een correcte, efficiënte en humane opvang van verkeersslachtoffers en hun naasten. Dit strategisch plan ligt momenteel ter goedkeuring bij de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin en komt eerstdaags voor de Vlaamse Regering. Op de Samenspraak van 20 december zal dit project verder toegelicht worden.

7. Een welzijnsgerichte visie op slachtoffers en veroorzakers van verkeersongevallen

We weten zeer weinig over de personen achter de ongevallencijfers. Wie zijn de veroorzakers en de slachtoffers? Zijn er bepaalde profielen? Welke zijn de omstandigheden waarin een onge-

val gebeurt? Welke gevolgen heeft een ongeval? Lopen veroorzakers of slachtoffers een verhoogd risico op een nieuw ongeval en vanuit welke positie, welk risico? Welke hulpvragen hebben de veroorzakers en slachtoffers? Deze gegevens verzamelen en interpreteren is een eerste noodzakelijke stap in de visievorming over de problematiek. Deze visievorming is nodig zowel voor het formuleren van het gepaste hulpaanbod als in de preventie van verkeersongevallen. Bij wijze van introductie op deze te vormen visie en tot slot van deze bijdrage geef ik enkele beschouwingen.

Een eerste vaststelling is dat het onderscheid tussen de positie van slachtoffer of de positie van veroorzaker niet altijd gemaakt wordt of duidelijk is. In het kader van het juridisch onderzoek, het vaststellen van de aansprakelijkheid is dit onderscheid zeer duidelijk. In een medische context, voor de revalidatie en voor de reïntegratie is dit onderscheid dan weer niet relevant. In het Autonoom Algemeen Welzijnswerk zien we dat vanuit de traditie van Slachtofferhulp en Justitieel Welzijnswerk slachtoffers en veroorzakers georiënteerd worden naar de respectievelijke deelwerkingen. Toch bereiken veroorzakers deze hulpverlening zelden en komen bij Slachtofferhulp tot nog toe voornamelijk nabestaanden van gedode verkeersslachtoffers terecht.
In de publieke opinie wordt het onderscheid wel gemaakt maar is men het niet altijd met elkaar eens. De beleving van de betrokkenen is nog genuanceerder, sommigen maken het onderscheid zeer duidelijk en anderen voelen zich tegelijkertijd slachtoffer en veroorzaker.
Het is duidelijk dat het niet of het één of het ander is maar veeleer een verhaal van 'en, en'. Er ligt een uitdaging voor de samenleving, haar instellingen en de betrokken diensten om zich vanuit dit 'en, en' perspectief te positioneren en te organiseren, met respect voor de context en de beleving van alle betrokkenen.

Ook 'de' veroorzaker of 'het' slachtoffer van een verkeersongeval bestaat niet. Bij een verkeersongeval bevinden de direct betrokkenen zich op een continuüm gaande van de betrokkene die volledig aansprakelijk is, tot de betrokkene die geen enkele schuld treft. Op de ene pool raakt men zichzelf, bijvoorbeeld de persoon die verongelukt door 'opzettelijk' tegen een boom te rijden en op de andere pool wordt men geraakt zonder hieraan enige schuld te hebben, bijvoorbeeld de wandelaar die op het voetpad wordt aangereden door een dronken chauffeur. De meeste ongevallen situeren zich echter tussen deze uitersten. Heel wat ongelukken gebeuren 'onopzettelijk' of zijn het gevolg van een combinatie van factoren. Vaak blijkt het onmogelijk te zijn om de fout bij één persoon te leggen. Toch is het deze bevreemdende strijd die gestreden wordt tussen verzekeraars en voor de rechtbank. Het verantwoordelijkheid geven en nemen, het dragen van de gevolgen van zijn daden, het zo objectief mogelijk vaststellen van de schuld zijn de fundamentele waarden van ons rechtssysteem. Dit moet zo blijven, maar we worden uitgedaagd om de betrokkenen maximaal te betrekken bij een correcte en humane rechtspraak die gebaseerd is op het herstel in zijn meest brede betekenis. Naast een gepast justitieel antwoord is er nood aan een duidelijk hulpaanbod voor alle betrokkenen bij een verkeersongeval. Slachtoffers of veroorzakers mogen niet meer of minder recht op hulp hebben omdat ze meer of minder verantwoordelijkheid hebben. Het toegankelijk maken van de bestaande psychosociale hulpverlening en het ontwikkelen van gepaste hulp voor alle betrokkenen bij een verkeersongeval is onder andere een belangrijke uitdaging.

Een derde thema dat ik wil aansnijden is de communicatie tussen de betrokken partijen. Het veroorzaakte leed bij een ernstig ongeval is vaak onnoemelijk groot bij alle betrokkenen. Alle betrokkenen worden geconfronteerd met vragen en emoties als pijn, kwaadheid, verdriet, rouw, verlies en schuld. Soms heeft men nood om hierover iets met elkaar te delen. Dit iets kan variëren van het informatie willen over het moment van het ongeluk, eventuele reacties van de betrokkenen, het willen kennen van de ander, het willen tonen van medeleven, …
Kort na het ongeval wordt door de omgeving het contact met de andere partij vaak afgeraden. Dit uit zorg voor de persoon of uit vrees voor de reactie en de gevolgen van mogelijke confrontaties. Dit is terecht. Het inschatten van wat een toenadering betekent voor zichzelf en de ander en welk effect het heeft voor zichzelf en de ander is zeer moeilijk.
De, weliswaar, beperkte praktijk leert ons dat voor diegenen die deze stap wel zetten dit inderdaad pijnlijk, moeilijk, zwaar maar vaak ook deugddoend en ondersteunend is en erkenning geeft. De noden op dit vlak zijn persoonlijk en afhankelijk van tal van factoren zoals de omstandigheden, de betrokken personen en de reacties uit de omgeving. Een vorm van directe of indirecte dialoog kan een potentieel van herstel inhouden, maar dit is niet altijd zo. Noch het slachtoffer en

zijn naasten, noch de veroorzaker en zijn naasten mogen overgeleverd worden aan zichzelf om stappen te zetten in de dialoog met de ander. Ondersteuning hierbij is aangewezen maar door wie die ondersteuning wordt geboden kan variëren en moet in beeld gebracht worden. Dit kunnen professionele actoren zijn zoals hulpverleners uit verschillende sectoren of bemiddelaars, maar mogelijks ook anderen.
De betrokken professionele actoren hebben naast het ondersteunen van vragen naar communicatie en het toe leiden naar de juiste diensten en personen ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid in het creëren van een maatschappelijk draagvlak waar ruimte is voor vormen van dialoog. Nog meer dan dat dit reeds gebeurde, moeten er op dit vlak initiatieven ontwikkeld worden.

8. Besluit

België heeft lange tijd vooral aandacht gehad voor verkeersveiligheid en de preventie van verkeersongevallen. Dit moet een prioriteit blijven, want elk verkeersslachtoffer is er één teveel. Wil men het aantal ongevallen met ernstige gevolgen verder terugdringen dan zal er zelfs nog veel meer moeten geïnvesteerd worden dan tot nog toe het geval was.

Op het vlak van het verbeteren van de opvang van betrokkenen bij een verkeersongeval konden we vaststellen dat er zich de voorbije jaren heel wat vooral lokale of tijdelijke initiatieven ontwikkelden. Het Rapport van de Vlaamse Staten-Generaal verwijst naar tientallen van deze goede praktijken. Deze praktijken en de analyse van de hiaten onderstreepten tevens de noden van betrokkenen bij een verkeersongeval. Geconfronteerd worden met de gevolgen van een ernstig verkeersongeval heeft immers een grote impact op iemands leven, zowel op korte als vaak ook op langere termijn, zowel voor de direct betrokkene als voor de gezinsleden, familie, vrienden, collega's of klasgenoten. De gevolgen zijn zeer verschillend van aard en variëren van persoon tot persoon. In een zorgzame samenleving is het niet alleen de verantwoordelijkheid van eenieder om bij te dragen tot de maximale reïntegratie van iemand die direct of indirect betrokken was bij een verkeersongeval, maar heeft ook de overheid hierin een taak. Met haar recente initiatieven toont de Vlaamse regering oog te hebben voor de gevolgen van een verkeersongeval voor haar burgers. Haar investering in enerzijds de uitbouw van een hulpaanbod bij de diensten Slachtofferhulp en anderzijds het ondersteunen van de ontwikkeling van kennis en deskundigheid is toe te juichen. De vele betrokken partners staan voor de belangrijke uitdaging om samen met de overheid een op de noden aansluitend aanbod te realiseren.
Kinderen en volwassenen die worden geraakt door een verkeersongeval hebben immers recht op maximale kansen tot de heropbouw van een kwaliteitsvol leven.

Astrid Rubbens
Coördinator project convenant
'Verkeersslachtoffers'

Contactgegevens:
Diksmuidelaan 50, 2600 BERCHEM
Tel: 03-312 85 12 en 0497-97 41 05

VOETNOTEN

(1) Cijfers voor het Vlaamse gewest: http://statbel.fgov.be/figures/download_nl.asp#acc
(2) http://www/standaard.be/Artikel/PrintArtikel.aspx?artikelId=M71IID0O
(3) De vzw Ouders van Verongelukte Kinderen (O.V.K.) is een nationale lotgenotenvereniging die families van jonge verkeersslachtoffers bijstaat en ijvert voor een betere opvang van verkeersslachtoffers en meer verkeersveiligheid. Meer info op www.OVK.be.
(4) ZEBRA is een bondgenoot van jonge verkeersslachtoffers. Of ze nu gekwetst raken, getuige zijn van een ongeval of een dierbare verliezen in het verkeer, deze kinderen en jongeren verdienen de beste zorgen. Daarom helpt ZEBRA iedereen die deze 'kinderen van de weg' de nodige aandacht, hulp en zorg kan bieden, op straat, in het ziekenhuis en het revalidatiecentrum, maar ook bij hun familie en vrienden, op school en tijdens de vrije tijd. Meer info op www.zebraweb.be.
(5) Het Steunpunt Algemeen Welzijnswerk is een ondersteuningscentrum voor medewerkers en verantwoordelijken van de Centra Algemeen Welzijnswerk en een expertisecentrum voor thema's en methodieken die verband houden met het welzijnswerk op de eerste lijn. De diensten Slachtofferhulp en Justitieel Welzijnswerk zijn deelwerkingen in een Centrum voor Algemeen Welzijnswerk. Meer info op www.steunpunt.be.
(6) Dit rapport is te downloaden via: http://www.kbs-frb.be/files/db/NL/RapportSGverkeersslachtoffers2.pdf
(7) Alle betrokkenen bij een verkeersongeval zijn de direct betrokken slachtoffers en veroorzakers, hun omgeving en getuigen, ongeacht hun leeftijd.

Verkeersveiligheid en verkeersslachtoffers

Ontwikkelingen op federaal niveau

Marie-Rose BROUCKER en Christel DEFEVER

Verkeersveiligheid is uitgegroeid tot een belangrijk maatschappelijk thema en staat sinds kort hoog aangeschreven op de politieke agenda. De vorige legislatuur nam niet alleen initiatieven om het verkeersveiligheidsbeleid in België te verbeteren, en in het bijzonder het aantal verkeersdoden te verminderen, maar engageerde zich ook om de opvang van verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden te verbeteren.

Uit de officiële ongevallenstatistieken blijkt dat het Belgische wegennet jaarlijks meer dan 1.000 dodelijke en meer dan 7.000 zwaargewonde verkeersslachtoffers als tol eist.
Teneinde het aantal verkeersongevallen en vooral het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen besliste de ministerraad van 18 mei 2001 tot de oprichting van een Staten-generaal van de Verkeersveiligheid. Deze Staten-generaal brengt alle actoren en belanghebbenden inzake verkeersveiligheid samen, alsook de bevoegde regionale en federale ministers, teneinde aanbevelingen te formuleren die de verkeersonveiligheid kunnen terug dringen en teneinde een coherent verkeersveiligheidsbeleid uit te stippelen.

Op de eerste Staten-generaal, in 2002, stelde België zichzelf als streefdoel om tegen 2010 het aantal verkeersdoden op het Belgische wegennet te halveren ten opzichte van het gemiddelde aantal doden van 1998, 1999 en 2000. Dit wil zeggen dat België tegen 2010 het aantal dodelijke verkeersslachtoffers van 1500 wil doen dalen tot maximum 750.
Om snel resultaat te boeken werden door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) sensibilisatiecampagnes gelanceerd, in combinatie met handhavingscampagnes (controleacties van de politiediensten).
Aangezien tijdig beschikbare ongevallenstatistieken ontbraken, werd onder impuls van de Minister van Mobiliteit en Vervoer, de verkeersveiligheidsbarometer opgesteld. Dit instrument geeft maandelijks een punctueel overzicht van het aantal dodelijke en gewonde verkeersslachtoffers, wat toelaat om de evolutie van de ongevallencijfers van zeer nabij en op snelle wijze op te volgen.

Op 12 maart 2007 werd een tweede Statengeneraal gehouden om een tussentijdse evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid op te maken. Men stelde een verbetering van de verkeersveiligheid in België vast. Maar verdere vooruitgang is mogelijk en noodzakelijk. Het oorspronkelijke streefdoel voor 2010 werd aangevuld met een nieuwe doelstelling: tegen 2015 het aantal verkeersdoden te verminderen tot maximum 500.
Om die doelstelling te bereiken werden acht actiepunten geformuleerd voor de periode van 2007 tot 2015 (1). Die actiepunten betreffen onder andere het vereenvoudigen en het verduidelijken van de verkeerswetgeving, het inbedden van verkeerskennis en –gedrag in het onderwijs, het opsporen en bestraffen van recidivegedrag en het optimaliseren van de initiatieven van hulp aan slachtoffers van verkeersongevallen. Diverse politieke partijen ondertekenden bovendien een Charter voor een veiliger verkeer om die actiepunten te ondersteunen en om op actieve wijze een bijdrage te leveren aan het voorkomen van het aantal verkeersongevallen of het verminderen van de gevolgen ervan.
Ter uitvoering van die actiepunten is er in september 2007 een werkgroep “Verkeerseducatie” opgestart die tot doel heeft de onderwijsspecialisten uit het veld samen te brengen, aanbevelingen te formuleren om de verkeerseducatie op een structurele wijze te integreren in alle Gemeenschappen, en de nodige ondersteuning voor het onderwijs in de praktijk hiertoe te bepalen.

Wat het actiepunt hulp van slachtoffers van ver-

keersongevallen betreft, werd op federaal niveau initiatief genomen door de FOD Justitie.
De toenemende aandacht om de verkeersveiligheid in België te verbeteren alsook voor het verminderen van het aantal verkeersdoden is alvast toe te juichen. Toch vallen er nog dagelijks doden en gewonden in het verkeer en is een kwaliteitsvolle opvang van verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden hierbij van cruciaal belang.
Die opvang verloopt echter niet altijd even optimaal en is bovendien vaak ontoereikend, wat het verwerkingsproces kan bemoeilijken en een secundaire victimisering tot gevolg kan hebben. Dit blijkt onder meer uit een wetenschappelijk onderzoek dat in 2005 geleid werd door de Katholieke Universiteit van Leuven naar de noden, behoeften en ervaringen van de verkeersslachtoffers ten aanzien politie, justitie, de advocatuur, de medische en de psychosociale hulpverlening en de verzekeringssector (2).

Doorheen de gerechtelijke afhandeling van verkeersongevallen, is het van belang dat de professionele actoren van politie en justitie op een kwaliteitsvolle manier omgaan met verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden.

Op de plaats van het ongeval zelf is het optreden van de politiediensten van cruciaal belang. Zij zijn vaak de eerste professionele actoren met wie verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden in aanraking komen.
Het BIVV heeft in samenwerking met de politie en de slachtofferorganisaties Zebra, Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) en Steunpunt Algemeen Welzijnswerk, een informatiepakket ontwikkeld voor de politieagent die geconfronteerd wordt met verkeersslachtoffers en hun na(ast) bestaanden: de B-box.
De B-box wordt ondersteund door de Minister van Mobiliteit en Vervoer, en werd op 19 november ter beschikking gesteld van de politieagenten. Voorlopig bestaat de B-box enkel nog in het Nederlands. Een Franstalige tegenhanger zal in 2008 ontwikkeld worden in samenwerking met de Franstalige belangenorganisaties, naargelang hun wensen en noden.

Ook de Minister van Justitie heeft initiatieven genomen teneinde de opvang van verkeersslachtoffers en de gerechtelijke behandeling van verkeersongevallen te verbeteren.

> In verkeerszaken kan herstelbemiddeling van groot belang zijn: niet alleen de verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden, maar ook de verantwoordelijken voor het ongeval kunnen een voelbare behoefte aan communicatie met elkaar hebben.

Allereerst werd, in samenwerking met het OVK, de brochure 'Kinderen. Slachtoffer in het verkeer' (in 2000 gepubliceerd door de FOD Justitie), aangepast door een groep van ervaringsdeskundigen en professionelen. De nieuwe versie zal niet meer alleen focussen op kinderen als slachtoffers van het verkeer maar op alle verkeersslachtoffers. De brochure zal binnenkort gepubliceerd worden.

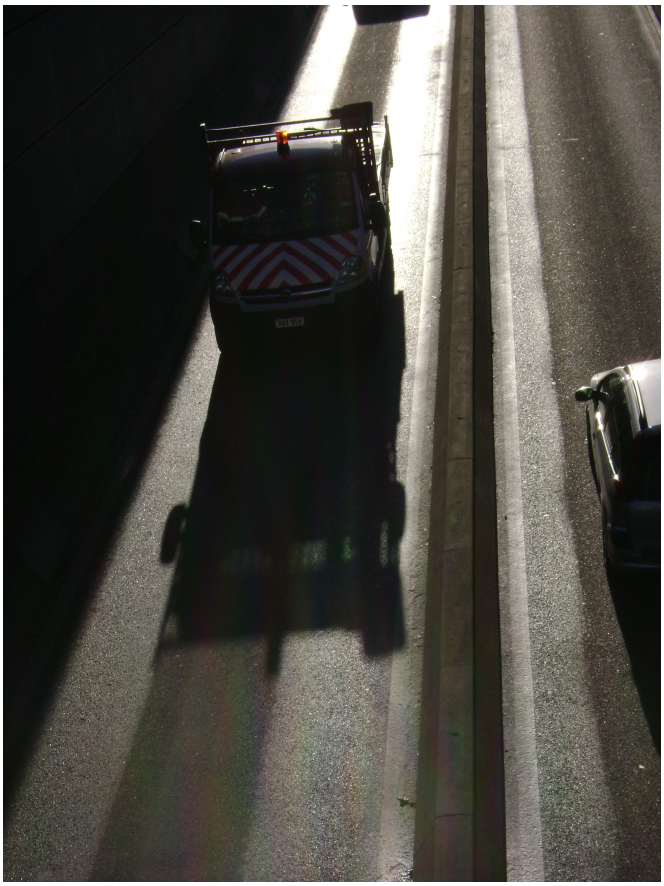
Op initiatief van het Nationaal Forum voor Slachtofferbeleid, en met de steun van de Minister van Justitie, werd een DVD opgemaakt over het wel en wee van een slachtoffer van een misdrijf. In deze interactieve film wordt stilgestaan bij de ervaringen van verschillende slachtoffers van een misdrijf tijdens de gerechtelijke procedure. Verkeersongevallen komen hier ook aan bod. De DVD wil een meerwaarde geven aan de opleiding van de politiemensen, de magistraten en de psychosociale actoren die in contact komen met slachtoffers. De DVD zal weldra uitkomen.

In navolging van verschillende ontmoetingen met Nederlandstalige en Franstalige verenigingen die verkeersslachtoffers vertegenwoordigen (waaronder het OVK) heeft de Minister van Justitie aan de Dienst voor Strafrechtelijk Beleid (DSB) gevraagd om de problematiek van de bejegening van verkeerslachtoffers verder uit te diepen en mogelijke projecten tot verbetering hiervan voor te stellen.

In het kader van die opdracht volgt de DSB sinds 2005 de ontwikkelingen op het vlak van het beleid naar verkeersslachtoffers toe. Doorheen de initiatieven die werden genomen op het vlak van verkeersveiligheidsbeleid en verkeersslachtoffers (b.v. de Vlaamse Staten-generaal voor een betere opvang van verkeersslachtoffers), en op basis van de resultaten van het bovenvermelde onderzoek van de K.U.Leuven heeft de DSB de noodzaak aangevoeld om een integraal beleid naar verkeersslachtoffers toe te ontwikkelen.
Aan de Minister van Justitie en de Verenigingen die verkeersslachtoffers vertegenwoordigen werd voorgesteld om een draaiboek op te stellen

inzake de geïntegreerde en kwaliteitsvolle afhandeling van verkeersongevallen met dodelijke (en zwaargewonde) slachtoffers. Dat initiatief werd in april 2007 goedgekeurd en tevens als project opgenomen in het beleidsvoorbereidend document voor een nieuwe kadernota (3) Integrale Veiligheid. De nieuwe kadernota moet nog ondertekend worden door de nieuwe Ministers van Justitie, van Binnenlandse Zaken en van Mobiliteit en Vervoer.

Het draaiboek zal doorheen de hele strafrechtsketen (vanaf het moment van het ongeval, tot en met de dagvaarding voor de rechter ten gronde) aangeven hoe de politionele en justitiële actoren die verantwoordelijk zijn voor de bejegening van verkeersslachtoffers op een kwaliteitsvolle manier met verkeersslachtofferschap kunnen omgaan en op welke wijze deze actoren hun inspanningen op elkaar kunnen afstemmen en coördineren. Tevens zal worden aangegeven op welk niveau er zich knelpunten situeren en waar mogelijk worden er oplossingen aangereikt om deze knelpunten weg te werken. Het draaiboek is bedoeld als werkinstrument voor de actoren op het terrein en



zal dus ook worden uitgewerkt in samenwerking met de bevoegde diensten van politie en justitie.
Het draaiboek zal opgelijnd worden met initiatieven die op andere beleidsniveaus genomen worden naar verkeersslachtoffers toe. Met het oog hierop werd b.v. reeds contact opgenomen met mevrouw Astrid Rubbens, coördinator van het project convenant Verkeersslachtoffers.

Om het draaiboek te kunnen opstellen werd sinds mei 2007 een doorgedreven literatuurstudie gedaan en werd zoveel mogelijk informatie inzake politionele en justitiële slachtofferbejegening verzameld. Er werden tevens vergaderingen belegd met mogelijke partners teneinde zoveel mogelijk informatie en praktijkervaringen te verzamelen in het kader van een verdere samenwerking aan het draaiboek.

Aangezien de magistratuur in dit kader een belangrijke actor is bij de gerechtelijke afhandeling van de verkeersmisdrijven, en er in het onderzoek van de K.U.Leuven een aantal knelpunten werden aangehaald op het vlak van justitiële slachtofferbejegening, werd beslist om de (27) politieparketten aan de hand van een vragenlijst te interviewen over de bejegening van de verkeersslachtoffers en de kwaliteitsvolle afhandeling van verkeersdossiers. De bevraging laat ons toe om de theoretische kennis maximaal aan te vullen met de ervaringen in de praktijk, en door middel van dialoog, de magistraten te sensibiliseren voor een kwaliteitsvolle slachtofferbejegening.

Eén van de vragen die zijn opgenomen in de vragenlijst betreft de toepassing van en de ervaringen met de herstelbemiddeling in verkeersdossiers met zwaargewonde of dodelijke slachtoffers. Sinds de wet van 22 juni 2005 (4) dienen de gerechtelijke actoren er immers op toe te zien dat personen betrokken in een gerechtelijke procedure geïnformeerd worden over de mogelijkheid tot herstelbemiddeling.
Teneinde wat meer zicht te krijgen op de praktijk van herstelbemiddeling, werd een vergadering gehouden met de erkende bemiddelingsdiensten, de vzw Suggnomé en de asbl Médiante. In verkeerszaken kan herstelbemiddeling. van groot belang zijn: niet alleen de verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden, maar ook de verantwoordelijken voor het ongeval kunnen een voelbare behoefte aan communicatie met elkaar hebben. Verkeersslachtoffers en hun na(ast) bestaanden willen soms weten wat er gebeurd is, wat er leefde bij de andere, hoe en waarom het verkeersongeval kon plaatsvinden,… Ook de verantwoordelijke van het ongeval heeft soms behoefte aan contact, maar durft vaak niet stappen te ondernemen,… De eerste confrontaties

tussen de verantwoordelijke van het ongeval en het slachtoffers of zijn na(ast)bestaande vinden vaak pas plaats op de zitting. De zittingszaal is echter geen geschikte plaats om opgekropte gevoelens te kanaliseren. In het kader van het draaiboek zullen de mogelijkheden en de praktijk van herstelbemiddeling alvast nader worden onderzocht.

Slachtofferbejegening is een maatschappelijke verantwoordelijkheid die door iedereen moet worden gedragen. De initiatieven die genomen worden tot verbetering van de opvang van verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden zullen een belangrijke bron van sensibilisatie en informatie vormen voor éénieder die rechtstreeks of onrechtstreeks aanraking komt met verkeersslachtofferschap.

Marie-Rose Broucker
Christel Defever
Attachés
Dienst voor Strafrechtelijk Beleid

VOETNOTEN

(1) Voor meer informatie: www.fcvv.be/Docs/FCVV2007.pdf

(2) AERTSEN, I., HUTSEBAUT, F. en SOMERS, L. (2005). *Kinderen als slachtoffer van het verkeer. Onderzoek naar de noden, behoeften en ervaringen van verkeersslachtoffers en hun nabestaanden, Onderzoek in opdracht van Levenslijn-Kinderfonds en vzw Ouders van Verongelukte Kinderen*. Leuven, K.U.Leuven,Onderzoekseenheid Strafrecht en Criminologie, 399p.

(3) De Kadernota is een beleidsvoorbereidend document dat uitgaat van de Minister van Justitie, waarin voorstellen worden gedaan om dergelijk integraal veiligheidsbeleid verder te zetten en om te komen tot een nieuwe kadernota voor de nieuwe legislatuur, en dit op basis van de prioriteiten die dan door de nieuwe regering kunnen worden bepaald.

(4) Wet van 22 juni 2005 tot invoering van bepalingen inzake de bemiddeling in de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering en in het Wetboek va strafvordering, *B.S.* 27 juli 2005.

Herstelbemiddeling naar aanleiding van een dodelijk verkeersongeval

Els GOOSSENS

Overeenkomstig de visie van Suggnomè vzw definiëren wij herstelbemiddeling als de mogelijkheid om door directe of indirecte communicatie tussen dader(s) en slachtoffer(s) van ernstige misdrijven een wederzijdse pacificatie tot stand te brengen en eventueel een overeenkomst te bereiken omtrent de vergoeding van de morele of materiële schade die door het misdrijf is ontstaan. De bemiddeling wordt georganiseerd door een neutrale bemiddelaar en is gebaseerd op vrijwilligheid. Indien een akkoord wordt bereikt, wordt daarvan een door de partijen ondertekende overeenkomst opgesteld, die aan het gerechtelijk dossier wordt toegevoegd.
Overeenkomstig onze werkingsprincipes kan een dossier voor herstelbemiddeling in aanmerking komen indien aan de volgende criteria is voldaan: er moet een bekende dader zijn, die de feiten heeft bekend; er moet een duidelijke aanwijsbare schade zijn (materieel of moreel) t.o.v. het slachtoffer; de feiten moeten dagvaardingswaardig zijn.

1. Inleiding

Vanuit bovenstaande omschrijving is er geen enkele indicatie dat slachtoffers of veroorzakers van een dodelijk verkeersongeval niet in aanmerking zouden komen voor een bemiddeling. Het uitgangspunt van vzw Suggnomè is dan ook steeds geweest dat ook de betrokkenen bij een verkeersongeval hun vraag kunnen richten tot de bemiddelingsdienst. Toch kwam ook een bezorgdheid bovendrijven: Is er geen groot verschil in slachtoffer-dader positionering in vergelijking met onze reguliere dossiers? Is er geen verschil tussen iemand die een ongeval veroorzaakt en iemand die bijvoorbeeld een ander slagen toebrengt? Hoe verscheurend de gevolgen van een verkeersongeval ook zijn, het blijft een ongeval! Kan je een veroorzaker van een verkeersongeval aanspreken op zijn 'daderschap'? Bij het verder nadenken over dit thema kwamen we al gauw tot de vaststelling dat wanneer er verzwarende omstandigheden (vluchtmisdrijf, alcoholintoxicatie, overdreven snelheid) aanwezig zijn, er toch van enig daderschap sprake kan zijn. Bij die verkeersongevallen waar echter geen sprake is van verzwarende omstandigheden (en de aansprakelijkheid al helemaal niet te voorspellen is) ligt de zaak toch heel wat complexer. Vzw Suggnomè koos er tot hiertoe dan ook steeds voor om zich vooral te richten op die verkeersongevallen met verzwarende omstandigheden. De mogelijkheid tot bemiddelen werd bij deze groep weliswaar niet ruim bekend gemaakt, maar wanneer er (eerder sporadisch) een vraag van een betrokkene arriveerde op de bemiddelingsdiensten werd deze zonder probleem verder verkend.

In het gerechtelijk arrondissement Dendermonde werd echter het project herstelbemiddeling nav dodelijke verkeersongevallen opgestart, ten gevolge van een groeiend aantal concrete vragen naar onderlinge communicatie van betrokkenen bij een dodelijk verkeersongeval (met of zonder verzwarende omstandigheden). De vaststelling vanuit de praktijk dat geen enkele organisatie binnen het werkveld aan deze vragen naar onderlinge communicatie kon tegemoet komen, gaf begin 2002 aanleiding tot een samenwerking van de bemiddelingsdienst Dendermonde met het politieparket Dendermonde en het toenmalige BVVO (nu Assuralia). Afspraken werden gemaakt en er werd een procedure uitgetekend om een aantal van deze dossiers op te nemen, in projectvorm. De bekommernis van de samenwerkingspartners ging vooral uit naar partijen betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop of zwaar lichamelijk letsel. De vraag naar communicatie is in deze zaken immers zeer groot. Er werd duidelijk gekozen om de mogelijkheid tot herstelbemiddeling in deze dossiers voorlopig

niet actief te gaan promoten. Dit zou immers een te grote toevloed aan dossiers opleveren. Het project was in eerste instantie gericht op die dossiers waarin er een duidelijke vraag naar communicatie kwam van één van de betrokkenen én de dossiers waar de magistraat van het politieparket het opportuun achtte om een aanbod van bemiddeling te formuleren.

Op 22 juni 2005 verscheen de Wet tot invoering van bepalingen inzake de bemiddeling in de Voorafgaande Titel van het Wetboek van Strafvordering en in het Wetboek van strafvordering. Aan alle personen die een direct belang hebben in het kader van een gerechtelijke procedure wordt de mogelijkheid geboden om beroep te doen op bemiddeling én elkeen die een direct belang heeft kan in elke fase en tijdens de strafuitvoering verzoeken om een bemiddeling. Deze wet zorgde voor een verwettelijking van de reguliere werking van herstelbemiddeling, waarbij er geen uitsluitingscriteria worden opgenomen naar aard of ernst van het misdrijf. Aldus sluit de wetgever niet uit dat ook partijen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval zich tot de bemiddelingsdienst kunnen richten met hun vraag om een communicatieproces op te starten.

2. Overzicht van het project.

Binnen dit project werd door de bemiddelaar van het gerechtelijk arrondissement Dendermonde gewerkt in twaalf verkeersdossiers (11 dossiers met dodelijke afloop en 1 dossier met zwaar gekwetsten). Niet representatief genoeg dus om algemene uitspraken te doen. De conclusies gelden dan ook enkel voor de twaalf dossiers in kwestie.

Binnen één bemiddelingsdossier kunnen meerdere slachtoffers/nabestaanden betrokken zijn. In dergelijke gevallen zijn er dan ook meerdere bemiddelingsprocessen mogelijk: één dader (1) en drie nabestaanden geeft drie bemiddelingsprocessen. Vaak worden niet al deze potentiële bemiddelingsprocessen effectief opgestart. Deze die wél worden opgestart, noemen we effectieve bemiddelingsprocessen. Waar nodig werd voor het verzamelen van de gegevens rekening gehouden met de verschillende effectieve bemiddelingsprocessen. Enkel uitspraken doen per dossier kan immers nietszeggend of zelfs misleidend zijn.

Bij de 12 dossiers die werden doorverwezen naar dit project herstelbemiddeling nav een verkeersongeval, werden er vijf bemiddelingsdossiers initieel aangevraagd door daders, drie door slachtoffers/nabestaanden en vier door de gerechtelijke instantie.

De meeste dossiers (namelijk 6) werden doorverwezen door slachtofferhulp. Een aanmelding bij slachtofferhulp gebeurt zeer kort na het ongeval. Op dat moment zijn alle betrokkenen slachtoffer van een ongeval. De vraag wie is vermoedelijke veroorzaker en wie slachtoffer, is op dat moment niet aan de orde. Slachtofferhulp Dendermonde maakt daarom de duidelijke keuze om op dat moment alle betrokkenen bij een verkeersongeval op te vangen en te begeleiden. Zij verwezen dus zowel slachtoffers/nabestaanden als vermoedelijke veroorzakers van het ongeval door naar de bemiddelingsdienst. Na slachtofferhulp is het politieparket de grootste doorverwijzer (4). Eén dossier werd doorverwezen door de advocaat van een dader en één door de herstelconsulent in de gevangenis Dendermonde.

Deze 12 dossiers bevatten samen 25 potentiële bemiddelingsprocessen. Van deze 25 potentiële bemiddelingsprocessen werden er 15 processen (60%) ook effectief opgestart. Het betrof 9 van de 12 dossiers (75% van de dossiers). De 3 resterende dossiers werden niet opgestart omdat de nabestaanden een bemiddeling emotioneel te zwaar vonden of niet reageerden op het aanbod.

De redenen om in te gaan op een bemiddelingsaanbod, lopen sterk uiteen. Opvallend bij daders is dat hun bereidwilligheid om te bemiddelen vaak vertrekt vanuit een schuldgevoel; sommigen vragen zich af wat nabestaanden over hen denken, en willen, als teken van medeleven, hun vragen beantwoorden. De meeste slachtoffers/nabestaanden hebben vragen omtrent het (precieze) verloop van het ongeval: voor, tijdens en na. Ook de houding van de dader ten aanzien van de feiten lijkt hen niet onverschillig te laten: wil hij zijn spijt betuigen, excuses aanbieden?

In geen enkel van de 12 dossiers (of 15 bemiddelingsprocessen) kwam het tot een rechtstreeks gesprek.

Waarom niet? Partijen staan om uiteenlopende redenen weigerachtig ten aanzien van een gezamenlijk gesprek. De reden is ook niet altijd even duidelijk of een optelsom van verschillende redenen. De meest voorkomende reden is, net als

Daders	Slachtoffers/ nabestaanden
De feiten: - verloop - waarom (alcohol, te snel rijden…)?	De feiten: - wat is er precies gebeurd? - hoe is het kunnen gebeuren? - wat ging aan het ongeval vooraf?
Houding t.o.v. SO/ nabestaanden: - vaak schuldgevoelens - bezorgdheid - hoe denken ze over mij?	Houding tov de dader: - vooral kwaadheid - ook ongeloof en soms begrip (was ongeluk)
Persoonlijke gevolgen: - eigen letsels - eigen trauma	Schade/ verzekering: - eigen schade - nog geen/ te weinig geld gekregen - dader moet betalen?
Schade/ verzekering: - eigen schade - wie zal wat vergoeden?	Persoonlijke gevolgen: - eigen letsels - eigen trauma
Straf: - prognose - eigen visie op wat rechtvaardig zou zijn	Straf: - wens: rechtvaardig of maximumstraf
Eigen gedrag na de feiten: - t.o.v. het gebeuren - t.o.v. de nabestaanden	Gedrag dader na de feiten: - ongepaste reacties/ weinig respect - houding, heeft hij/zij spijt? - is hij/zij naar begrafenis/ kerkhof geweest?
Roddels	Roddels: - “is het waar dat…?”
	Vragen ivm verder verloop van gerechtelijke procedures
	Omgang in de toekomst: - ongewenst gedrag/ contact moet stoppen - hoe reageren bij toevallige ont-moeting?
	Waarom wil dader bemiddelen? - eigen initiatief? - voor strafvermindering?
	Wie is de dader? - hoe ziet hij/zij eruit? - wat voor iemand is hij/zij?
	Laatste momenten slachtoffer: - nog iets gezegd?

Zowel daders als slachtoffers/ nabestaanden hebben op de eerste 5 plaatsen dezelfde gesprekstheme’s.

voor het niet willen opstarten van een bemiddeling, dat het gezamenlijk gesprek als emotioneel te lastig wordt ingeschat, zowel door daders (2) als door nabestaanden (3).

In totaal werden 12 van de 15 effectieve bemiddelingsprocessen volledig doorlopen. 4 resulteerden in een schriftelijke overeenkomst tussen partijen.

Als we kijken naar de beweegredenen om in te stemmen met een overeenkomst, dan merken we dat partijen voornamelijk de behoefte hebben om hun visie op en beleving van de feiten op papier te zetten. Bij 8 bemiddelingsprocessen viel de keuze om af te sluiten volledig of gedeeltelijk samen met het moment waarop alle vragen werden beantwoord/alle boodschappen werden overgebracht. Slechts 4 bemiddelingsprocessen werden op een iets 'bruusker' manier afgesloten: in drie ervan kwam de zittingsdatum te kortbij. In één ervan werd de bemiddeling opgeschort tot na beroep. Daarna lieten de partijen niks meer van zich horen.

De beweegredenen van partijen om in te stemmen met bemiddeling en met een schriftelijke overeenkomst, kwamen eerder aan bod Deze persoonlijke motivaties gaven reeds een beeld van de bekommernissen van daders en slachtoffers/ nabestaanden. We buigen ons nu over ***de thema's die vaak terug kwamen bij de bemiddelingsgesprekken in deze dossiers***. Ze staan min of meer in volgorde van belangrijkheid: de thema's die het vaakst aan bod kwamen staan bovenaan in de lijst.

3. Bedenkingen van een bemiddelaar

Als herstelbemiddelaar bemiddel je doorgaans tussen slachtoffers en daders betrokken bij een misdrijf waar een afhandeling voor de correctionele rechtbank nog moet volgen. Er zijn een aantal inhoudelijke opmerkingen te maken over het verschil tussen het bemiddelen in de reguliere dossiers en het bemiddelen nav een verkeersongeval.

Een eerste opmerking betreft de in de inleiding al eerder aangehaalde bedenking rond de slachtoffer – dader positionering bij verkeersongevallen. Bij een misdrijf met een bekennende dader heb je een duidelijke stoel voor het slachtoffer/ nabestaande en een duidelijke stoel voor de dader. Tijdens het bemiddelingsproces, doorheen de communicatie komen partijen wel eens los van die stoel maar uiteindelijk is de justitiële kwalificatie en aanduiding van slachtoffer en dader, het vertrek -en eindpunt van een bemiddeling. De dader heeft de feiten gepleegd, hij bekent de feiten en er zal een veroordeling volgen. Bij verkeersongevallen zijn die stoelen minder duidelijk. Er is een stoel van 'meer slachtoffer' en één van 'meer dader'. Het overleden slachtoffer kan mee 'schuld' hebben aan het ongeval en de dader heeft het ongeluk ook niet opzettelijk veroorzaakt. Dit is een groot verschil met de reguliere praktijk van een slachtoffer - dader bemiddelaar. Bij verzwarende omstandigheden wordt de stoel van dader wat duidelijker maar toch ook hier is de positionering niet zo zuiver als bij de reguliere dossiers. Je hoort nabestaanden dan zeggen: 'als je dronken achter het stuur zit, ben je een potentiële moordenaar, maar we weten wel dat hij het niet expres heeft gedaan'.
Door deze onduidelijke positionering heb je als bemiddelaar vaak het gevoel aan slachtoffer-slachtoffer bemiddeling te doen. Bij de beide partijen krijg je vaak een vergelijkbaar verhaal van slachtofferschap van een verkeersongeval.

> "Een opmerkelijke vaststelling is dat bij dossiers van verkeersongevallen er plots allerhande verzekeringsmakelaars (autoverzekering, familiale verzekering, bedrijfsverzekering, rechtsbijstand autoverzekering, …) door de bemiddeling heen lopen. "

Een tweede opmerking betreft het bestaan van een spanningsveld tussen schuld en ongeval. Zowel slachtoffers/nabestaanden als daders worstelen met het gegeven 'oorzaak zijn van een overlijden' en 'het niet opzettelijk gedaan hebben'. Het gaat over een spanningsveld tussen enerzijds 'de dader is ook een slachtoffer, het was een ongeval, niemand kon er iets aan doen' tot anderzijds 'als hij daar niet was geweest, leefde mijn dochter nog'. Het zoeken naar waar men zich bevindt, het aftoetsen hoe de andere partij zich hier tegenover verhoudt en de vraag hoe de rechter zal kijken naar dit spanningsveld, zijn in deze bemiddelingen veel belangrijker gespreksonderwerpen dan bij de reguliere bemiddelingen. Ook hier zorgen verzwarende omstandigheden voor een duidelijker neiging naar de idee dat de schuld van het ongeval bij de dader ligt.

Een opmerkelijke vaststelling is dat bij dossiers

van verkeersongevallen er plots allerhande verzekeringsmakelaars (autoverzekering, familiale verzekering, bedrijfsverzekering, rechtsbijstand autoverzekering, …) door de bemiddeling heen lopen. In de reguliere dossiers heb je als bemiddelaar ook wel te maken met verzekeringen, maar ze blijven veeleer op de achtergrond. Bij verkeersongevallen zijn ze veel prominenter aanwezig en eisen ze ook hun plaats op binnen de bemiddeling. Het is vaak schrijnend om te merken hoe groot de impact van beslissingen van verzekeringsmaatschappijen is op het dagelijkse leven van betrokkenen bij een verkeersongeval. Wanneer je partner overlijdt ten gevolge van een verkeersongeval is er naast de grote emotionele impact ook een financiële impact. Er dienen zich dadelijk een aantal financiële problemen aan: takelkosten van de wagen, schade aan verkeersinfrastructuur, begrafeniskosten, ambulance en ziekenhuisrekeningen, eventuele eigen revalidatiekosten … Vaak dan nog op een moment van een halvering van het inkomen door het overlijden van één van de partners, waardoor de lopende kosten zoals huur of afbetalen van een lening veel zwaarder worden. Noch de eigen verzekering noch de verzekering van de veroorzaker betalen deze kosten zomaar. Uit deze bemiddelingen leer ik dat wanneer er iemand anders aansprakelijk zou kunnen gesteld worden, de eigen verzekering van het slachtoffer niets uitbetaalt. De uitbetalingen dienen dan te gebeuren door de verzekering van de aansprakelijke. De ervaring in bemiddelen nav dodelijke verkeersongevallen is beperkt en het betreft vooral bemiddelingen met verzwarende omstandigheden, maar bij bijna al deze nabestaanden waren er financiële problemen ten gevolge van het ongeval. De eigen verzekering betaalt niets uit en de verzekering van de dader geeft aan dat zij pas betalen wanneer er een definitief vonnis is van de rechtbank. Wetende dat een zaak doorgaans anderhalf tot twee jaar na het ongeval op zitting komt, geeft dit voor veel mensen financiële problemen. De verzekering van de vermoedelijke aansprakelijke stelt doorgaans wel een minnelijke schikking voor, maar enkel indien er weinig of geen betwisting is over de aansprakelijkheid én vaak pas 4 à 6 maanden na het ongeval. Ook keert de verzekering van de vermoedelijke aansprakelijke soms een provisie uit, maar deze dekt meestal niet eens de gemaakte kosten en komt ook vaak pas na een aantal maanden. Schade en verzekering staan op de derde plaats in de lijst van gespreksonderwerpen. Dit onderwerp is bij verkeersongevallen veel belangrijker en heeft een veel grotere impact dan bij reguliere bemiddelingen. Bemiddelen in deze dossiers vraagt dan ook om meer informatie en verregaand overleg met de verzekeringssector.

Een laatste bedenking betreft de invulling van de straf. Binnen deze 15 bemiddelingsprocessen valt op dat nabestaanden van een slachtoffer overleden door een verkeersongeval een duidelijk signaal verwachten vanuit justitie én dit zeer kort na het ongeval. Over het wachten op een definitief vonnis spraken we al eerder, maar hier gaat het meer om een krachtig signaal kort na het ongeval. Uiteraard ligt de beslissing omtrent straf en strafmaat bij de gerechtelijke instanties, maar binnen de bemiddelingsgesprekken komt dit thema zeer vaak spontaan ter sprake. Bij verkeersongevallen met verzwarende omstandigheden trekt men vaak onmiddellijk het rijbewijs in. Na een korte periode krijgt de dader zijn rijbewijs echter terug. Het stoot nabestaanden tegen de borst om een maand na het overlijden van een dierbare de dader weer te zien rondrijden in zijn auto alsof er niks aan de hand is: ‘Wanneer een dader wordt opgepakt voor moord of doodslag vliegt hij in de gevangenis!’. Dit is geen pleidooi voor het in voorhechtenis nemen van daders van verkeersongevallen. Dit is volgens mij ook niet wat deze nabestaanden vragen. Zij vragen enkel een krachtig signaal en geven zelf voorbeelden: een jaar werken bij dokter Beaucourt, elk weekend meedraaien op de spoedafdeling van een ziekenhuis, de dader in het weekend laten rijden voor de responsable young drivers, een intensieve cursus rijvaardigheid volgen, … en dit alles dadelijk na het ongeval. Zij wensen volgens mij enkel een duidelijk signaal van onze maatschappij dat een dodelijk verkeersongeval geen banaliteit is. Dit zorgt voor erkenning van hun slachtofferschap. Misschien is het tevens begrijpelijker en aannemelijker voor een dader om kort na het ongeval een aantal zaken te ondernemen in plaats van twee jaar later een straf opgelegd te krijgen. Misschien helpt het hen ook in hun verwerking en kunnen zij op die manier met hun schuldgevoel aan de slag. Binnen een communicatie tussen de betrokkenen kan zo’n krachtig signaal bespreekbaar worden.

4. Slotbeschouwing

Als bemiddelaar probeer je op vragen van de slachtoffers/nabestaanden antwoorden te halen bij de daders. Vaak lukt dit. Daders zijn bereid om antwoorden te geven op vragen die leven bij slachtoffers/nabestaanden. Vaak wilden ze al vroeger contact opnemen met de nabestaanden maar wisten niet of ze daar goed aan zouden doen. Vaak wordt het hen afgeraden door hun omgeving, politiediensten, verzekering, advocaten, … Wanneer daders vernemen van nabestaanden hoe klein de provisie was (want vaak weten ze hier niets van), nemen ze soms zelf initiatief om aan hun verzekering extra provisies te vragen. Soms hebben daders van verkeersongevallen zelf al initiatief genomen om cursussen te volgen of in begeleiding te gaan.
Als bemiddelaar breng je boodschappen van daders over aan de nabestaanden. Vaak stellen nabestaanden dit op prijs. Ze willen zoveel mogelijk informatie over het ongeval en de betrokkenen. Wanneer er een verkeersongeval gebeurt en zeker wanneer er iemand overlijdt, wordt er heel wat rondverteld door allerlei mensen. Deze verhalen en roddels zorgen voor heel wat extra pijn bij alle betrokkenen. Door de bemiddeling kunnen de partijen zien wie ze echt voor zich hebben. En soms is dit een roekeloze chauffeur die reeds 10 keer op dronken rijden is betrapt, maar soms is het een gewone huisvader. Zowel van slachtoffers/nabestaanden als van daders krijg ik te horen dat het krijgen van een correct beeld van de andere partij het meest belangrijke was van de bemiddeling.

Als bemiddelaar meen ik te mogen stellen dat er nood is aan communicatie tussen partijen betrokken bij een dodelijk verkeersongeval. Binnen deze 15 bemiddelingsprocessen gaven de betrokkenen aan dat de communicatie op zich, los van de inhoud, voor hen een meerwaarde heeft betekend.
Tevens denk ik te mogen stellen dat er nood is aan een buitenstaander om deze communicatie te begeleiden. De meeste daders gaven aan dat ze al lang met de idee speelden om 'iets' te doen naar de slachtoffers/nabestaanden. Het niet weten hoe én de twijfel om er al dan niet goed aan te doen, zorgen ervoor dat zij de stap rechtstreeks naar de slachtoffers/nabestaanden niet zetten. Slachtoffers en nabestaanden gaven systematisch aan dat ze toch wel op zijn minst 'iets' verwachtten van de dader en dat ze reeds overwogen om zelf contact op te nemen. Het niet weten hoe én de schrik voor de rechtstreekse confrontatie, zorgen ervoor dat ze de stap niet zetten.
Vraag is echter of er nood is aan een neutrale herstelbemiddelaar om deze communicatie te begeleiden? Vanuit de ervaring in deze 15 bemiddelingsprocessen kan de discussie over welke organisaties een rol kunnen spelen met betrekking tot de communicatie nav een dodelijke verkeersongeval opnieuw gevoerd worden. Ook wat betreft de hulpverlening en bijstand tav daders en slachtoffers/nabestaanden van een verkeersongeval bestaan er nog heel wat discussies. Bij welke organisatie hoort zo'n dader thuis? Wanneer hij vluchtmisdrijf pleegde, dronken was, overdreven snel reed en in voorhechtenis werd genomen, lijkt het nog begrijpelijk dat deze man bij de daderhulpverlening terecht komt. Maar wanneer er geen sprake is van verzwarende omstandigheden?
Binnen de forensische unit Dendermonde gaan we samen verder op zoek naar de best mogelijke manier om betrokkenen bij een dodelijk verkeersongeval op te vangen en te begeleiden. Ook de vragen naar communicatie met de andere partij krijgen een plaats in deze discussie. Wat bijvoorbeeld te denken van de idee om binnen een forensische unit een soort 'cel verkeer' op te starten? Hier zouden forensische hulpverleners hulp en bijstand kunnen leveren aan alle betrokkenen bij een verkeersongeval, zonder de opdeling slachtoffer- en daderhulp te moeten maken. Eén hulpverlener zou mogelijks alle betrokkenen bij een verkeersongeval kunnen begeleiden én de communicatie tussen de betrokken partijen mogelijk maken. Zou de recent aangekondigde uitbreiding binnen het welzijnswerk wat betreft hulpverlening aan betrokkenen bij een verkeersongeval geen mooie gelegenheid vormen om deze piste verder te verkennen?

Els Goossens
Herstelbemiddelaar
Dendermonde

VOETNOOT

(1) Wanneer we in deze context spreken over 'daders' bedoelen we de vermoedelijke veroorzakers van het ongeval. Alle bemiddelingen werden opgestart voor de zitting op de politierechtbank, dus er is nog absoluut geen duidelijkheid rond aansprakelijkheid. 'Slachtoffers' zijn de rechtstreeks betrokkenen die het ongeval overleefden en ' nabestaanden' zijn partners of andere familieleden van de overleden slachtoffers.

Getuigenis over bemiddeling na een verkeersongeval

Bart CLAES

Het is een avond zoals vandaag, donker en koud, wanneer Wim na het werk met zijn wagen over een niet-verlichte, smalle landelijke weg rijdt. Plots hoort Wim een enorme slag aan de rechterkant van zijn wagen. Hij stopt en stapt uit. In de beek naast de weg ligt Gaëtan die te voet op weg naar huis was. Wim verwittigt de hulpdiensten. Hij blijft bij Gaëtan tot de ambulanciers arriveren. Later op de avond hoort Wim van de politie-agenten dat de toestand van Gaëtan zeer kritiek is.
Enkele maanden later ontmoeten Wim en Gaëtan elkaar via een bemiddeling opnieuw. Ook de moeder van Gaëtan, Karin, is aanwezig bij dit gesprek. Dit gesprek was voor beiden noodzakelijk in het verwerken van het ongeval, verklaren ze beiden.

SUGG Dat lijkt me toch niet evident om elkaar enkele maanden later te ontmoeten?
Gaëtan: "Ik had Wim nog nooit gezien. Na het ongeval was ik de hele tijd bewusteloos. Ik wou een gezicht kunnen plakken op de persoon over wie ik al zoveel had gehoord en gesproken. Voor mij was dat gesprek dan ook een logische stap."
Karin: "We zijn natuurlijk niet van de ene dag op de andere met elkaar aan tafel gaan zitten. We hebben eerst via de bemiddelaar dingen met elkaar besproken zodat we al van elkaar wisten hoe we over elkaar dachten."
Wim: "Doordat je via de bemiddelaar al wat dingen besproken hebt met elkaar, voel je minder weerstand tegenover een gezamenlijk gesprek. Ergens wou ik ook graag dat gesprek."

SUGG En waarom dan zo'n gesprek?
Wim: "Ik wou graag mijn versie van het verhaal geven zodat ze een juist beeld zouden hebben van mij. Je moet je inbeelden dat na zo'n ongeval er wel wat cowboyverhalen ontstaan. Getuigen of omstanders zien dingen soms anders dan ze echt zijn. Zo had ik aan een bromfietser gevraagd om verderop hulp te gaan halen. Omstanders hadden hieruit afgeleid dat ik vluchtmisdrijf had gepleegd terwijl ik net de hele tijd ter plaatse ben gebleven. Daarnaast wou ik ook zowel aan Gaëtan als aan zijn ouders zeggen dat ik hun zoon geen pijn wou doen en dat ik hen heel veel sterkte wens voor de toekomst."
Karin: "We hebben geluisterd naar zijn verhaal. We hebben ook vragen gesteld over het ongeval zelf. Gaëtan wist eigenlijk niets meer van het ongeval en wat er daarna allemaal gebeurd was. Wim was voor ons eigenlijk de getuige die alles bij onze zoon van nabij heeft meegemaakt. Hij kon ons dan ook alles stapje voor stapje uitleggen."
Gaëtan: "Ik wou gewoon zien wie Wim was en luisteren naar zijn verhaal. Het was heel belangrijk dat ik wist hoe alles gebeurd was. Ook wat ze allemaal met mij gedaan hebben na het ongeval toen ik nog bewusteloos was."
Karin: "Alle informatie die ik van de bemiddelaar al gekregen had, was wel oké maar ik voelde dat dat voor mezelf niet voldoende was. Ik wou hem ook zien zodat ik kon afleiden van zijn gezicht of hij alles wel meende wat hij gezegd had tegen de bemiddelaar."

SUGG Ben je dan niet nerveus als je de andere partij voor het eerst gaat zien?
Wim: "Tuurlijk, ik had het hele gesprek een bevende stem en zo'n krop in de keel. Ik heb ook de hele tijd met klamme handen gezeten. In het eerste contact met Gaëtan en Karin zag ik dat ook zij het moeilijk hadden en dat ik dus niet de enige was die zich zo voelde. "

SUGG Met welk gevoel verlaat je dat gesprek?
Karin: "Dat gesprek en eigenlijk de hele bemiddeling heeft me echt goedgedaan. Ik heb alles van me af kunnen praten en ik kreeg antwoorden op mijn vragen."
Wim: " Ik was vooral opgelucht. Er viel een enorme last van mij af bij het horen dat het beter ging met Gaëtan. Het deed me plezier om Gaëtan te zien rondlopen en te horen spreken. Ook de bevestiging dat de ouders me niet beschouwden als een misdadiger heeft bij mij voor veel opluchting gezorgd. Met dat gesprek heb ik ook enkele gevechten in mezelf kunnen afsluiten. De gezondheidstoestand van Gaëtan en het standpunt van de ouders van Gaëtan naar mij toe zijn voorbeelden van zo'n gevechten. Ik ben daar meer dan een jaar mee bezig geweest. Zonder de bemiddeling zou dat alles nog moeilijker zijn geweest. Eigenlijk ben ik in die bemiddeling gerold."

SUGG Wat bedoel je met "erin gerold"?
Wim: "De bemiddeling bestond voor mij eigenlijk uit 2 fasen. De eerste fase speelt zich af de avond zelf en een korte tijd erna. Ik kreeg toen via een politieagent informatie over de gezondheidstoestand van Gaëtan, wel of niet buiten levensgevaar. Ik heb toen ook al tegen de agent verteld dat ik Gaëtan niet wou kwetsen en dat ik heel bezorgd was. Op die manier kon de agent dat ook al vertellen aan de ouders van Gaëtan. In de tweede fase is de bemiddeling gelopen via een bemiddelaar.
Karin: "De politieagent had bemiddeling aan ons voorgesteld en had ook verteld dat er bemiddelaars zijn die hieromtrent een expertise hebben. We hebben toen aan de agent gevraagd om contact op te nemen met de bemiddelaar en daarna heeft de bemiddelaar ons gebeld."
Wim: "Voor mij was er steeds een soort communicatiekanaal met Gaëtan en zijn ouders. Soms was het gebruik van dat kanaal intensief, zoals na het ongeval of tijdens de bemiddeling, en soms was er enkel sporadisch contact over de gezondheidstoestand van Gaëtan."

SUGG Stel je voor dat dit communicatiekanaal er niet zou zijn geweest?
Wim: "Als ik geen informatie over Gaëtan of zijn ouders had gekregen na het ongeval van die politieagent of via de bemiddeling dan had ik het moeilijker gehad om alles te verwerken. Zo'n communicatiekanaal is voor mij iets waar vanzelfsprekend voor gezorgd moet worden."
Karin: "De eerste 14 dagen na het ongeval krijg je heel veel hulp en was het mogelijk om informatie uit te wisselen. Daarna vielen de hulp en de communicatiemogelijkheden weg, zeker toen het beter ging met Gaëtan. Dat gebrek aan hulp en communicatie was een gemis."
Wim: "Iedereen die zoiets meemaakt, ongeacht welke partij je bent, moet een communicatiekanaal als bemiddeling kunnen gebruiken. Ik denk dat mensen op elk moment, wanneer zij dat willen, van dat kanaal moeten kunnen gebruikmaken. En zoiets als bemiddeling kan je niet vroeg genoeg weten. Hoe sneller dat je er weet van hebt dat het bestaat, hoe beter, want dan kan je nog meer zelf je momenten kiezen in het verwerkingsproces om er gebruik van te maken."

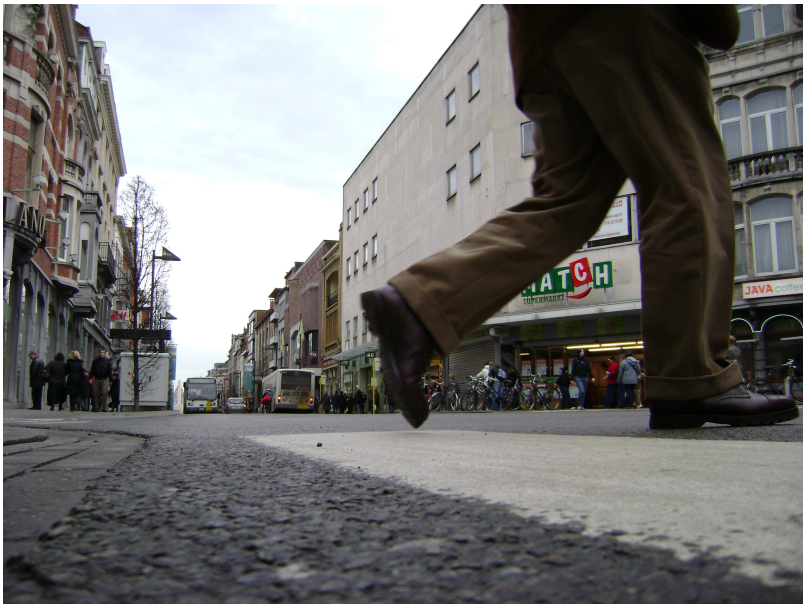
SUGG En wie moet de mensen inlichten om van zo'n communicatiekanaal of bemiddeling gebruik te kunnen maken?
Karin: "Voor mij begint heel dat verhaal bij de politie. Zij zijn de eersten waar je als ouders van een slachtoffer contact mee hebt. Als ik kijk naar onze situatie, als ik het niet van de politieagent gehoord zou hebben, zou ik het nooit geweten hebben."
Wim: "De avond van het ongeval heeft men eerst van slachtofferhulp gesproken. We hebben hier eenmalig gebruik van gemaakt. Ik vind dit een prachtig initiatief en ik kan mij voorstellen dat dit veel mensen vooruithelpt. Maar mij heeft het persoonlijk iets minder geholpen. Later zijn wij zelf gecontacteerd geweest, via de politie, met de vraag of wij wilden meewerken aan bemiddeling. Ik vind trouwens de manier waarop bemiddeling aangebracht wordt ook belangrijk. De politieagent had het niet over iets als *"dat is iets wat ge kunt doen, hier is een telefoonnummer en ge belt maar naar diene dienst"* maar samen hebben we over bemiddeling gesproken.
Karin: "Daarnaast vind ik ook dat andere diensten de taak hadden om ons in te lichten over bemiddeling. Waarom hebben we hierover niets gehoord in het ziekenhuis, daar hadden wij het eerste contact met Gaëtan. Of in de gemeentehuizen, of andere openbare plaatsen. Ik kan je zeggen dat ik nog nergens informatie over bemiddeling ben tegengekomen. En het zou me nu meer moeten opvallen want ik kan het herkennen en ik let er ook meer op."

SUGG En is er een taak voor de bemiddelingsdiensten in Vlaanderen?

Wim: "Volgens mij is het belangrijk dat bemiddelingsdiensten op de hoogte worden gesteld van ongevallen en via de politie of hulpdiensten op de hoogte worden gehouden van de graad van ernst. Het zou goed zijn dat bemiddelaars de mensen die zoiets meemaken dan ook actief opzoeken. Als blijkt dat deze mensen hier geen gebruik van willen maken, is er nog steeds niets verloren. Ik vind nog steeds dat ik geluk heb gehad omdat men mij heeft aangesproken over deze communicatie. Ik ben blij dat de politie hier mee begaan was. Ik kan me inbeelden dat er ook vele andere politieagenten zijn. Ik moest daar maar de pech gehad hebben om een agent te treffen die niet *very in favour of bemiddeling* is, of er misschien niet aan dacht. Dan had ik het nooit geweten."

SUGG Mag ik concluderen dat jullie voorstander zijn van bemiddeling?
Gaëtan: "Bemiddeling is de enige manier om antwoorden te krijgen op je vragen. Voor mij is er geen nadeel om het niet te doen."
Karin: "Ook al twijfel je over een ontmoeting, je kan ook vertrouwen hebben in de bemiddelaar die alles in goede banen moet leiden. Ik denk wel dat mensen nee zouden zeggen op bemiddeling als ze de wonden niet willen opendoen. Maar ik denk dat dat nodig is om aan de slag te gaan met je gevoelens."
Wim: "Ieder die in mijn schoenen zou staan, maakt hetzelfde mee. Het schuldgevoel en het eigen verwerkingsproces zullen aanwezig zijn. Daarbij komt dan nog eens de nood aan informatie en de vraag om je medeleven te kunnen betuigen. Dat kan allemaal aan bod komen bij een bemiddeling. "
Karin: "In gelijk welke rol de andere partij zou zitten, de vragen die je hebt blijven aanwezig, dus ik had sowieso een bemiddeling gedaan. Achter elk verkeersongeval zit er een verhaal en achter elk verhaal zit er een mens. Je moet weten wie de mens is om zijn verhaal en de gebeurtenis beter te begrijpen en een plaats te kunnen geven.

Bart Claes
Herstelbemiddelaar
Brussel



Verslag van de *Samenspraak* van 21 september 2007

De Waarheids– en verzoeningscommissie in Zuid-Afrika

Kwinten Wouters en An Marchal

Video : De "Heidelberg Tavern-case"

In '93 wordt een bloedbad aangericht in deze taverne. De redenen van de drie zwarte schutters zijn onduidelijk. Omdat slechts een vierde van de slachtoffers blank is, wordt een louter racistisch motief betwijfeld. Bij bevraging achteraf door de Amnesty commissie vertellen de daders, op een onbewogen, afstandelijke en bijna trotse manier, dat ze enkel het order opvolgden om zo veel mogelijk mensen te doden als een vergeldingsactie voor de onderdrukking onder het apartheidsregime. Vanuit deze haast robotachtige houding claimen ze geen verantwoordelijkheid voor de feiten. De drie daders krijgen achteraf amnestie.
Tijdens dit voor hen zeer emotionele treffen vragen verwanten van de slachtoffers wat de daders voelen, hopend op een greintje gevoel of spijt.

Bespreking

Het was frappant om te zien hoe de dader- en slachtofferzijde in deze case schijnbaar naast elkaar lijken te staan. Hoewel opgemerkt werd dat de slachtofferzijde bulkt van herstelpotentieel, blijkt het vinden van een overlappend discours moeilijk.
De Waarheids-en Verzoeningscommissie (WVC) en haar beleid kiest er bewust voor om daders te confronteren met een groot publiek, een volle zaal, een enorme schare televisiekijkers. Zo wil het de maatschappelijke relevantie van haar zittingen maximaliseren, het verleden een zichtbare plaats geven en een nieuwe wind richting toekomst laten waaien. Ook komt er op deze manier een grote psychologische druk in de vorm van schaamte te liggen op de daders, hetgeen ook een straf is.
Deze grootschaligheid, die duidelijk haar maatschappelijk nut heeft, gaat echter ten koste van de vertrouwelijkheid. Zo geeft het bij ons aangehangen principe van vertrouwelijkheid meer garantie op authenticiteit, op een vrijuit praten. Hierbij aansluitend wordt de vraag gesteld of de individuele waarheid, en idealiter: individueel herstel, opgeofferd moet worden ten koste van maatschappelijk herstel?

Annelies Verdoolaege: presentatie + discussie

Annelies behandelde twee thema's in haar presentatie: a) het construeren van een verzoeningsdiscours tijdens de slachtofferhoorzittingen van de WVC en b) de relatie tussen individuele noden en het maatschappelijke doel van de WVC. Voor haar doctoraatsonderzoek heeft ze uit 1800 openbare getuigenissen 30 gevallen geselecteerd en in detail geanalyseerd. Hieruit distilleerde ze 10 kenmerken, die eigen zijn aan een verzoeningsdiscours. Ze belicht in haar presentatie 3 van deze 10 kenmerken.
Een eerste kenmerk van de verzoeningsgesprekken is dat het concept en de term "verzoening" vaak en uitgebreid geïntroduceerd en gepromoot wordt. De commissieleden vragen echt expliciet aan de slachtoffers of ze willen verzoenen en soms lijkt het haast alsof ze het uit hun mond willen sleuren.
Een tweede kenmerk van de zittingen is dat de emotionele, psychische en medische details van wreedheden bevraagd en benadrukt worden bij de slachtoffers. Ook de nefaste impact ervan op hun latere leven krijgt een plaats.
Een derde kenmerk is dat de identiteit van de dader, en zijn bereidheid om een nieuw leven te starten, uitgelicht en positief bekrachtigd wordt.
Met onder andere deze 3 'features' van het verzoeningsdiscours beoogt de WVC de wil tot verzoening bij apartheidsslachtoffers aan te tonen en respect en medelijden voor slachtoffers te genereren. Niet alleen haar eigen noodzaak, maar vooral de noodzaak van verzoening voor Zuid-Afrika wordt benadrukt. Desmond Tutu

indachtig, wil de WVC hierbij aantonen dat alle Zuid-Afrikanen zowel dader als slachtoffer zijn en dat iedereen geleden heeft onder apartheid.
Het verzoeningsdiscours was dus bewust gecreëerd en had als hoofddoel om duidelijk te maken dat iedereen gerespecteerd moest worden en dat men samen moest bouwen aan een nieuw Zuid-Afrika.
Een belangrijk aspect aan het verzoeningsdiscours is de ruimte die bewust opengelaten wordt voor meerduidige interpretatie van 'verzoening' (op individueel of collectief vlak, op politiek vlak, vanuit pragmatische overwegingen of vergeving, erkenning of respect). Hierdoor konden veel Zuid-Afrikanen zich identificeren met het begrip en er een persoonlijke invulling aan geven. Het werd als nastrevenswaardig gepromoot én ook zo gezien. Ook bood het de mogelijkheid om te debatteren en na de denken over verzoening. Het risico op verbloeming van haat en wraakgevoelens en de "utopie van verzoening" hing evenwel voortdurend om de hoek, merkte iemand op. Het recht op individuele kwaadheid of haat, wordt hierdoor opgeofferd ten dienste van het maatschappelijke belang.
In de specifieke situatie van Zuid-Afrika was er geen ander nuttig alternatief buiten de WVC : het strafrecht viel op een publieke manier samen met het herstel. Bij ons is die scheiding tussen straf en herstel wel nog aanwezig. Hierdoor is ook meer private ruimte voor menselijke kwaadheid.
De reacties van de betrokken partijen achteraf varieerden: psychologisch had het voor vele slachtoffers een grote waarde qua erkenning van hun leed. Maar aan de andere kant werden met de WVC grote verwachtingen (o.a. financieel) gecreëerd die niet volledig werden ingelost. Langs daderzijde bleek er aanvankelijk weinig psychologische bijstand voorhanden, hetgeen echter wel nodig bleek.
Iemand merkte op: de doelstelling van de WVC is maatschappelijke verzoening. Daders en slachtoffers die hun individueel verhaal kwijt kunnen, is eerder een "neveneffect". Bij onze herstelbemiddeling is het eerder omgekeerd: slachtoffer en dader kunnen communiceren, en verzoening is een mogelijk neveneffect.
Als vertaling naar onze bemiddelingspraktijk kwam de vraag in hoeverre de bemiddelaars bij ons als 'afgezanten van de waarheidscommissie' kunnen worden beschouwd en er een zekere normconformering nodig is om gehoord te kunnen worden. Immers: de bemiddelaars' "verwachting tot verzoening" of "verwachting tot constructief communiceren" in een casus, vloeit ook voort vanuit een norminstallatie, die misschien niet altijd zo gepast is. Hierop kwam de repliek dat 'spijt' misschien wel die norm is. Het woord 'herstel' van herstelbemiddeling roept , zeker bij zware feiten, vaak onmiddellijk weerstand op. Mensen die niet bekend zijn met

Samenspraak 21 september 2007: Annelies Verdoolaege geeft toelichting mbt. WVC

de brede lading van dit woord, zien herstel als een soort uitgangspunt, een norm.
Hoe ver kan een bemiddelaar uitzoomen zonder van het plaatje te vallen?

ERRATUM

In de vorige Nieuwsbrief zijn enkele voetnoten weggevallen. In het bijzonder willen we toch nog verwijzen naar volgende bronnen waarop de bijdrage van An Marchal was gebaseerd:

(1) Deze bijdrage is grotendeels gebaseerd op twee publicaties. In de eerste plaats het vijfdelig rapport van de Waarheids- en Verzoeningscommissie: "TRC Report. 5 Volumes," Cape Town: Juta Co., 1998. En in de tweede plaats een samenvatting van de doctoraatsverhandeling van Dr. Annelies Verdoolaege, "Verzoening. De Zuid-Afrikaanse Waarheids- en Verzoeningscommissie: deconstructie van een meerduidig archief: Samenvatting", Universiteit Gent. Vakgroep Afrikaanse Talen en Culturen, academiejaar 2004-2005. Op de TRC Research Website vindt de lezer hierover meer terug: http://cas1.elis.rug.ac.be/avrug/trc.htm#pub.

(2) Truth and Reconciliation Commission of South Africa Report, 1998, Vol. 1, p.125 ev.

(3) Gedeeltelijke verslaggeving van de werkzaamheden van deze commissies en de uitgeschreven hearings vind je terug op de officiële website van de WVC: http://www.doj.gov.za/trc

(4) Luc Huyse, "Alles gaat voorbij, behalve het verleden", Leuven: Van Halewyck, 2006, 146-7.

Nieuwe publicaties

Wetenschappelijke of theoretische werken over herstel en herstelrecht bestaan er ondertussen in overvloed. Maar wat met boeken die slachtoffers of daders zelf aan het woord laten of hen de mogelijkheid geven individueel met de herstelidee aan de slag te gaan? Na initiatieven van enkele herstelconsulenten, verschijnen dit najaar twee boeken die een deel van deze leemte opvullen: een individueel werkboek voor gedetineerden en een boek waarin daders en slachtoffers hun eigen verhalen en vragen centraal zetten. Hieronder kunnen jullie extra informatie vinden over de totstandkoming en de inhoud van beide boeken!

door Inge Vandeurzen en Virna Van der Elst (1)

1. ‘Herstel vanuit de cel. Het individueel werkboek herstel’

Aanleiding

In het samen zoeken naar nieuwe wegen om met gedetineerden te werken rond herstel, kwamen de Vlaamse herstelconsulenten en hun partners tot de vaststelling dat er nood was aan een ondersteunend instrument tijdens individuele begeleidingen. Medewerkers van de vorming Slachtoffer in Beeld gaven het signaal dat werken in groep rond eigen feiten en de schade die daaruit voortvloeide heel moeilijk kan zijn. Bijkomend stelde men vast dat vooraleer gedetineerden aan de slag kunnen/ willen gaan rond het thema slachtoffers, ze vaak nog een ander (bewustwordings)proces dienen te doorlopen.

Vanuit deze vaststelling zijn de herstelconsulenten gaan zoeken naar een antwoord op deze lacune. We lieten ons hierbij inspireren door het werkboek daderhulp van Els Van Daele en Kris Vanhoeck, dat geschreven is om zedendelinquenten voor te bereiden op het volgen van therapie. Naast het individueel aanbod dat werd ontwikkeld door de mensen van Slachtoffer in Beeld, werd de piste van een werkboek actief verder verkend. Els Van Daele en Kris Vanhoeck werden gecontacteerd en enthousiast gevonden om samen met ons aan een individueel werkboek herstel te werken.

Werkwijze

De doelstelling was het ontwikkelen van een werkboek dat door begeleiders van gedetineerden (PSD, JWW...) als instrument gebruikt kan worden tijdens de begeleiding. We creëerden een begeleidingsgroep rond dit project, dat als bedoeling had om inhoudelijke input te geven aan de twee auteurs, die sterk ondersteund vanuit hun eigen expertise, het boek gingen schrijven. In de begeleidingsgroep zaten naast herstelconsulenten medewerkers van PSD, Slachtoffer in Beeld,

Dader in Zicht, het Steunpunt Algemeen Welzijnswerk (JWW) en een zelfstandig therapeute.

De eerste bijeenkomsten waren vooral een uitklaring van verwachtingen, het expliciteren van het concept herstel en het geven van input van casusmateriaal vanuit de verschillende hoeken. Daarna gingen de schrijvers aan de slag. Teksten werden geschreven en herschreven, feedback werd gegeven en pittige discussies, vaak gestoeld op een zeer conceptuele leest, werden gevoerd. Het heeft veel energie gekost, maar na meer dan twee jaar boeiende samenwerking is het werkboek nu een feit.

Opbouw
Het werkboek is opgebouwd uit tien hoofdstukken en een sluitstuk over herstellen ten aanzien van het slachtoffer. De tien hoofdstukken zijn opgebouwd rond werkwoorden (herkennen, aanvaarden, beslissen, verantwoorden enz.), die telkens een belangrijk aspect kunnen vormen van een herstelgericht proces. Belangrijk hierbij is dat dit herstelgericht proces niet gezien wordt als een lineair proces, dat elke gedetineerde van A tot Z moeten doorlopen. De gedetineerde kan vertrekken van één werkwoord of van een herkenbare situatie die beschreven staat in het werkboek. Dit maakt het werkboek erg flexibel in gebruik waardoor begeleidingen op maat van de gedetineerde kunnen worden opgestart en wordt het boek geen keurslijf, maar een ondersteuning.

Elk hoofdstuk is op dezelfde manier opgebouwd. Het begint met het verhaal van een gedetineerde, dan volgt een brief van iemand uit de omgeving van de gedetineerde die de gedetineerde aanspreekt op herstel. In de daaropvolgende werktekst wordt geprobeerd om het belang van dat werkwoord voor een herstelproces duidelijk te maken. Tenslotte wordt de gedetineerde zelf aan het werk gezet aan de hand van opdrachten die zowel gelinkt zijn aan de personen en levensverhalen die beschreven werden in de teksten als over zichzelf en de eigen situatie. Dit 'werken' waarnaar verwezen wordt in het begrip 'werkboek' slaat niet enkel op reflectie die op cel kan gebeuren. Er wordt een stap verder gezet. De gedetineerde wordt aangesproken om actief en op een gepaste wijze aan de slag te gaan. Het boek eindigt met een sluitstuk rond herstel ten aanzien van het slachtoffer. Dit sluitstuk geeft aan hoe gedetineerden in actie kunnen treden wanneer ze t.a.v. hun slachtoffer een herstellende daad willen stellen.

Implementatie
Het proces om tot dit werkboek te komen heeft heel wat tijd gevraagd. We kunnen echter met recht en rede trots zijn op het resultaat. Bovendien is dit geen eindpunt, maar een nieuw beginpunt. Nu komt het er op aan om de potentiële gebruikers van dit werkboek (begeleiders van gedetineerden en ruimer van daders in het algemeen) te informeren en vooral te enthousiasmeren om dit werkboek als hulpmiddel te gebruiken in hun werk met gedetineerden. Het is niet bedoeld als een ‘extra opdracht’, maar als een instrument dat het werken rond herstel, dat een gedeelde opdracht is tussen de medewerkers van Justitie en van Vlaamse gemeenschap, kan ondersteunen.

Om het gebruik van het werkboek te faciliteren, zijn twee pistes op gegaan. Enerzijds zijn Els Van Daele en Kris Vanhoeck een handleiding aan het schrijven om de begeleider te ondersteunen. Anderzijds, en hiermee samenhangend, gaan we in het komende jaar een aantal workshops organiseren voor de begeleiders waarbij het boek en zijn mogelijkheden worden voorgesteld. Op langere termijn denken we aan het organiseren van een vorm van intervisie rond het gebruik van het werkboek. We zijn ervan overtuigd dat het werkboek de mensen in de praktijk een stapje dichter bij hun opdracht op vlak van herstel brengt.

Tot slot
Het werkboek is niet te verkrijgen in de boekhandel. In eerste instantie is een beperkte oplage gedrukt en deze wordt door de herstelconsulenten op de eerste plaats verspreid onder de bevoorrechte partners, met name begeleiders van gedetineerden. Dit betekent echter niet dat het boek inhoudelijk ook niet interessant kan zijn binnen andere werkdomeinen dan de gevangeniscontext. We denken dan aan residentiële en ambulante begeleidingscentra, privé-begeleiders, justitieassistenten, enz. Indien jij of jouw organisatie interesse hebben in dit boek, contacteer dan een herstelconsulent of de coördinator herstelgerichte detentie Mies Beckers (02 542 82 52, mies.beckers@just.fgov.be).

2. 'Mijn gedachten zijn mijn tralies'

isbn: 9789064454714 · 2007 - i.s.m. Unesco Centrum Vlaanderen (www.unescocentrum.be), De Rode Antraciet vzw, stad Antwerpen en uitgeverij EPO (www.epo.be) - 160p. · prijs: € 15.00

Schrijfprojecten in gevangenissen zijn al langer geen nieuwtjes meer, de methodiek van het schrijven wordt door verschillende actoren erkend als zijnde een zinvol instrument om deelnemers aan te zetten tot reflectie en hen op creatieve wijze hun gevoelens te helpen uiten.

Binnen het Antwerpse werkoverleg herstelgerichte detentie leefde de vraag al langer vanuit slachtofferdiensten om een beeld te krijgen over wat een gedetineerde ervaart tijdens die opsluiting, met wat zij geconfronteerd worden in hun dagdagelijkse bezigheden. De herstelconsulente ging op zoek naar partners die een antwoord op deze vraag konden helpen verwezenlijken, maar vanuit haar specifieke opdracht opteerde zij dit project niet eenzijdig in te vullen Naast verhalen van gedetineerde daders zouden ook de ervaringen van slachtoffers in dit project een plaats krijgen. Al gauw werden partners en sympathisanten gevonden: De Rode Antraciet, slachtoffer-daderbemiddelaars uit verschillende arrondissementen, slachtofferonthaal, slachtofferhulp en Creatief Schrijven vzw.

Op verschillende overlegmomenten en fora werden ideeën uitgewisseld en al snel werd gezocht naar geschikte auteurs die dit proces konden begeleiden. Hilde Droogné zou aan de slag gaan met de gedetineerden en Daniël Billiet zou de slachtoffers ondersteunen in het uitschrijven van teksten die de publicatie-bril konden doorstaan.
Het vinden van deelnemers aan slachtofferzijde was geen sinecure. De verschillende diensten spraken potentiële kandidaten aan maar de investering om zich verschillende sessies te verplaatsen om net telkenmale over dat wat je zo raakt te schrijven, was voor een aantal slachtoffers verre van evident. Toch werd aan de slag gegaan met aan beide kanten een beperkte maar zeer enthousiaste groep. Waar de gedetineerden eerder gestimuleerd werden om op een literaire wijze over feiten, detentie, heden en toekomst te schrijven, schreven de slachtoffers hun ervaringen neer op een zeer aangrijpende wijze.
Na verschillende sessies werden teksten afgewerkt en leefde bij beide partijen de wens om elkaars teksten te lezen. Ook kwam de vraag om elkaar in een persoonlijk groepscontact feedback te kunnen geven. Deze ontmoeting werd dan ook in de gevangenis georganiseerd bij wijze van afronding van het project. De titel van het boek "Mijn gedachten zijn mijn tralies" komt uit dit gezamenlijk gesprek, waarbij een slachtoffer en dader elkaar vonden in de visie dat de gedachte aan de feiten en de schade de ware tralies zijn, zowel voor de slachtoffers als voor de daders.

De teksten lagen er en de zoektocht naar partners om de publicatie ervan te verzorgen was snel geklaard. Het Letterenhuis van de Stad Antwerpen was direct bereikt om via de cahierreeks van Unesco Vlaanderen deze bundeling van teksten, gecombineerd met foto's uit een workshop met gedetineerden onder begeleiding van Lieven Nollet (2005), te drukken en te verspreiden.

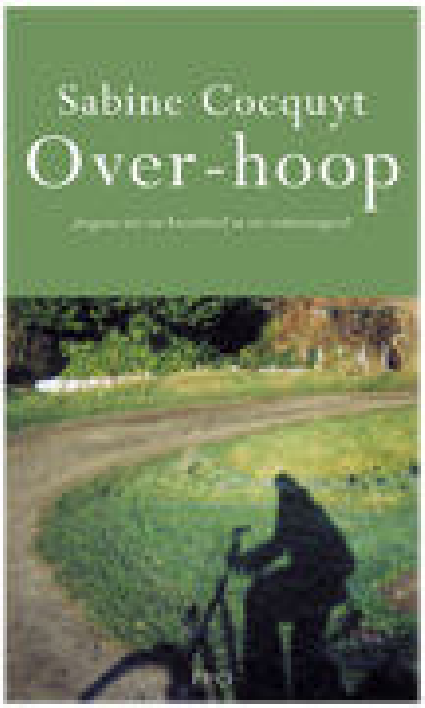
Hopelijk is dit boek een instrument voor anderen om nieuwe processen te 'stofferen', door de teksten bijvoorbeeld te gebruiken in gespreksgroepen of ter voorbereiding van een bemiddeling.

VOETNOOT

(1) Respectievelijk de herstelconsulente van Hoogstraten en Antwerpen.

PUBLICATIE IN DE KIJKER

door Petra Sampers (1)



Over-hoop

Jongeren met een hersenletsel na een verkeersongeval
Sabine Cocquyt (2)
Gepubliceerd door uitgeverij EPO (www.epo.be)
Isbn: 9789064454257 · 2006 · 272p. · prijs: € 18.50

Dagelijks worden we door de media geïnformeerd over verkeersongevallen. Ben je zelf geen betrokken partij dan sta je daar weinig tot niet bij stil. Het boek van Sabine Cocquyt "Over-hoop" laat ons op een indringende en toch integere manier kennis maken met de problematiek van jongeren met een hersenletsel na een verkeersongeval.

In het **eerste deel** van haar boek brengt zij getuigenissen van een aantal slachtoffers, zijn/haar ouders, broers en zussen. Als lezer word je binnengebracht in de leefwereld van de gezinnen in kwestie. Die leefwereld is na het ongeval helemaal anders geworden. Het ontwaken uit de coma is een bang en soms lang afwachten. Daarna komt de onvoorspelbare, onzekere weg van revalidatie. Dit alles raakt ieder gezinslid in zijn bestaan. Nood aan begeleiding voor deze gezinnen en ook meer aandacht voor broers en zussen - die nog te veel de vergeten groep blijven - wordt door iedereen als noodzakelijk beschouwd. De gevolgen op financieel, emotioneel en relationeel vlak zijn groot en vooraf niet in te schatten. Ook de vriendenkring, de klas of de werkomgeving wordt met deze complexe gevolgen geconfronteerd. Zij blijven te dikwijls hun verwachtingen naar de persoon in kwestie baseren op het verleden. Dit klopt jammer genoeg niet meer met de realiteit na het ongeval.

Het **tweede deel** van het boek bestaat uit commentaren van een aantal deskundigen. Dit zijn mensen die vanuit hun werkveld of vanuit een persoonlijke ervaring een deskundigheid hebben opgebouwd rond deze problematiek. Als psychiater, arts of psycholoog verbonden aan een revalidatiecentrum, als orthopedagoog, als jobcoach, als vader van een slachtoffer en als advocaat geven zij hun kijk op de complexe problematiek van het leven met een NAH. Ze verwijzen hierbij geregeld naar voorbeelden uit de getuigenissen van het eerste boekdeel. Dit geeft nog een extra dimensie aan deze verhalen. De noden en behoeften van deze mensen worden hierdoor nog eens extra benadrukt en komen zo nog meer tot hun recht.

In haar **slotbeschouwingen** benadrukt de auteur de nood aan ondersteuning door mensen/hulpverleners die voldoende kennis hebben van deze problematiek. De uitdaging waar het slachtoffer, ouders, broers en zussen en hulpverleners voor staan is namelijk de reïntegratie in de maatschappij en dit met een zo groot mogelijke graad van zelfstandigheid en onafhankelijkheid. Een nog meer doorgedreven lotgenotenwerking kan hierbij zeker ondersteunend zijn. Het zijn echter de politici en beleidsmakers die dienen te zorgen voor meer gepaste regelgeving en middelen. De omkadering van jonge verkeersslachtoffers stelt namelijk zeer specifieke uitdagingen en een aangepaste, gespecialiseerde aanpak in verband met personeel, toestellen, medicamenten, verzorging en begeleidingen. Dit is broodnodig om alle getroffenen zo veel als mogelijk een kwaliteitsvolle toekomst te geven.

VOETNOTEN

(1) Bemiddelaar BAL
(2) Sabine Cocquyt (1955) studeerde Germaanse filologie. Recent zette ze haar activiteit als lerares op een laag pitje om als lichaamstherapeute te werken. Haar eerste boek *De stille epidemie. Leven na een verkeersongeval* (2000) zette de problematiek van jonge verkeersslachtoffers duidelijk in de verf. Als ervaringsdeskundige geeft zij sedertdien heel wat lezingen over dit onderwerp.

Agenda

A. Algemeen

1. Studiedag Herstelbemiddeling: Hoe NU verder – 30 november (Ned)

De directe aanleiding van deze dag is de presentatie van het onderzoek: Herstelbemiddeling werkt! Dit onderzoek omvat informatie van ruim 800 aangemelde Herstelbijeenkomsten Echt Recht, kerncijfers en effecten. De presentatie is in handen van dr. Peter Gramberg, onderzoeker bij Bureau WESP. Het verslag van dit onderzoek is die dag verkrijgbaar.

Wanneer: Vrijdag 30 november, 10.00u – 16.00u
Waar? Mozes- en Aäronkerk, Waterlooplein 205, Amsterdam
Prijs: 95 EURO
Info www.eigen-kracht.nl/nieuws/2007/studiedag071130.htm

2. 5th European Forum for Restorative Justice Conference – april 2008

Het European Forum for Restorative Justice organiseert van 17 tot 19 april 2008 een congres in Verona (Italië). Onder de titel "Building Restorative Justice in Europe. Cooperation between the public, policy makers, practitioners and researchers" wil men de ontwikkeling van het herstelrechtelijk gedachtegoed in Europa stimuleren. Er zal onder meer worden gewerkt rond volgende thema's: samenwerking tussen bemiddelingsdiensten en de overheid; samenwerking bemiddelingspraktijk en wetenschap; betrokkenheid van burgers. Tevens zullen resultaten worden voorgesteld uit het AGIS project 'Restorative Justice: an agenda for Europe', over de implementatie van Restorative Justice in Zuid-Europa.

Info: www.euforumrj.org

B. Voor slachtoffer-daderbemiddelaars

De werkgroep vorming organiseert :

* een tweedaagse cursus Zakelijk Schrijven op 31 januari en 28 februari 2008 onder begeleiding van Erik Vanhee (Brussel)
* rollenspelen bemiddelingsmethodiek op 13 maart 2008 (Antwerpen)
* een trainingsdag Franse terminologie op 15 april 2008 (Brussel)
* een vormingsdag rond Bemiddelen in dossiers van seksuele delicten op 20 mei 2008 (Brussel)

Uitnodiging en meer informatie volgen nog.

SAMENSPRAAK

!! DONDERDAG !!

20 december 2007

FOD Justitie zaal 204
Waterloolaan 115
1000 Brussel

Thema: Bemiddelen na verkeersongevallen

13.30u—16.30u

Slachtoffer-dader bemiddelaars traden in het verleden al vaker op in dossiers van verkeersongevallen met verzwarende omstandigheden (alcoholintoxicatie, vluchtmisdrijf, ...). Niettemin krijgen de diensten ook meer en meer vragen tot bemiddeling bij verkeersongevallen zonder verzwarende omstandigheden. Kan dit? Wie kan hierin welke rol opnemen? Onder welke voorwaarden? We vatten deze Samenspraak op als een ronde tafel, waarbij we met actoren vanuit verschillende geledingen nagaan waar behoeften, mogelijkheden en moeilijkheden liggen inzake communicatie en bemiddeling tussen slachtoffers en veroorzakers van verkeersongevallen.

Inleidend woord wordt verzorgd door **Sabine Cocquyt** (ervaringsdeskundige en auteur van 'de stille epidemie' en 'Over-hoop'), **Francis Herbert** (secretaris generaal van vzw Ouders van Verongelukte Kinderen) en **Stijn Mannaert** (politieparket Turnhout). Nadien volgt een open debat.

Moderator: **Koen Van Heddeghem** (VVSG)

Om het jaar feestelijk af te sluiten biedt de werkgroep communicatie u na de samenspraak graag een drankje aan.

De samenspraak is gratis.

Inschrijven kan via mail op **info@suggnome.be** of telefonisch op het nummer **016 22 63 88.**

Er is geen mogelijkheid tot het verkrijgen van broodjes.

Voor bijkomende inlichtingen kan u terecht bij Noëlla Verreth op het secretariaat van Suggnomè.

INHOUD

Redactioneel 2
An MARCHAL

Naar een betere opvang van verkeersslachtoffers 3
Ontwikkelingen op Vlaams niveau
Astrid RUBBENS

Verkeersveiligheid en verkeersslachtoffers 10
Ontwikkelingen op federaal niveau
Marie-Rose BROUCKER en Christel DEFEVER

Herstelbemiddeling naar aanleiding van een dodelijk verkeersongeval 14
Els GOOSSENS

Getuigenis over bemiddeling na een verkeersongeval 20
Bart CLAES

Verslag Samenspraak - 21 september 2007 23
Kwinten WOUTERS en An MARCHAL

Nieuwe publicaties 26
Martin DELOOSE - Inge VANDEURZEN en Virna VAN DER ELST

Publicatie in de kijker: Over-hoop 29
Petra SAMPERS

Agenda 30

Uitnodiging samenspraak 31

Met de steun van:
FOD Justitie
Vlaamse Gemeenschap

21 november 2007
V.U.: Marianne Regelbrugge
Maria Theresiastraat 114
3000 LEUVEN
Tel: 016/ 22 63 88
Fax: 016/ 22 74 82
Bank: 736-0001066-63
E-mail: info@suggnome.be
Website: **www.suggnome.be**