



### Na een verkeersongeluk helpt praten iedereen vooruit, nabestaanden én dader

Dinsdag 22 oktober 1996. Terwijl de Friese weilanden nog gehuld zijn in dauw wordt mijn 12-jarige zusje Ylse onderweg naar school geschept door een fourwheeldrive. Het gebeurt op het smalle polderweggetje Haudmare in Tjalleberd. Mijn vader, die voorop fietste en door de plotseling naar links uitwijkende automobilist is geschampt, belt in paniek naar huis: Ylse is onderkoeld en bewusteloos uit een sloot gevist. Het moet acht uur 's ochtends zijn geweest. In de verte hoor ik de sirenes van een ambulance. Ik zit aan de ontbijttafel te luisteren naar het wiew, wiew, wiew waarvan ik zeker weet: ze komen voor mijn zusje.



In de weken en maanden na Ylzes dood stelt mijn omgeving geen vragen, uit angst voor antwoorden waarmee niemand raad zou weten. Alles wat ik voel, stop ik als puber diep weg. 'Niet huilen, flink zijn', is jarenlang mijn mantra.

Op mijn 27ste maak ik een reis langs de Nijl, in de voetsporen van de Nederlandse ontdekkingsreiziger Juan Maria Schuver. Hij was in 1883 verdwenen in een havenstadje aan de Witte Nijl. Of vermoord, niemand wist het zeker. Schuvers cold case greep me zo aan dat ik die wilde onderzoeken om er een boek over te schrijven. Maar op reis gebeurt er iets anders. De voortdurende confrontatie met de dood in het oorlogsgebied in Soedan brengt mijn verdrongen herinnering aan een nabijere dood naar de oppervlakte: die van Ylse.

Bij terugkomst in Nederland krijg ik last van manische en psychotische episodes. Er volgt intensieve therapie. Mijn psychiater legt feilloos bloot hoe mijn onverwerkte trauma me letterlijk tot waanzin heeft gedreven. Diagnose: een bipolaire stoornis. Lange tijd wisselen manische en depressieve periodes elkaar af. Werken gaat niet en daarmee komt ook de armoede in mijn leven. Al jaren leef ik nu van 900 euro per maand en met een chronische

geestesziekte. Dit is mijn 'schade' als gevolg van het ongeluk dat ik op niemand kan verhalen.

De afgelopen jaren schreef ik aan mijn debuut *De Nijl in mij*: over mijn reis langs de Nijl en mijn onverwerkte trauma. In de eindfase van dit schrijfproces, in januari 2017, drong zich plotseling de vraag op die de basis zou vormen voor mijn tweede boek: wie was eigenlijk de man die Ylse doodreed en hoe is het hém al die jaren vergaan? Het leek wel alsof er een incubatietijd van twintig jaar nodig was geweest voordat ik deze vraag kon stellen.

### **Alles boven tafel**

Mijn startgegevens zijn summier: hij heet meneer Smeets en hij is op wereldreis gegaan. Ik krijg het politierapport uit 1996 boven water met daarin zijn getuigenverklaring en de foto's die zijn genomen van Ylzes kapotte fiets (merk Ferrari) en de gebarsten voorruit van de fourwheeldrive (een Isuzu). En ik ontmoet de zoon van de automobilist. Hij vertelt me dat hij direct na het ongeluk met zijn moeder naar de Haudmare is gereden en Ylse nog heeft gezien voordat ze in de ambulance werd getild. Meneer Smeets ontmoet ik ook, zij het op een totaal andere manier dan ik verwachtte. Ik laat hier in het midden hoe, om de plot van het boek niet te verraden.

In *Verkeersslachtoffer 22/10* zie ik alles onder ogen wat te maken heeft met Ylzes dood en ongeluk. Ik ervaar dat het kennen van alle feiten onmisbaar is voor het verwerkingsproces. Hoe gruwelijk het ook is, je wilt het weten. Zo ontdekte ik in het politierapport dat het ongeluk ergens anders was gebeurd dan ik altijd had gedacht. Als gezin hadden we de eerste twee jaar na Ylzes dood bloemen neergelegd op de Haudmare, in het begin bij een flauwe bocht. Uit het rapport kon ik opmaken dat het verderop was gebeurd, op een recht stuk weg, een frontale botsing. Ook las ik dat Ylse om 14 uur was overleden. Ik had altijd gedacht dat ze nog leefde, althans, in leven werd gehouden door apparaten, toen we aan het einde van de middag afscheid namen. In werkelijkheid was ze al minstens twee uur dood. Ik wou dat ik kon denken: nou en? Wat maakt dat uit? Maar het doet er enorm toe.

Gedurende mijn zoektocht heb ik mezelf leren verhouden tot de man die mijn zusje doodreed. Door al mijn gevoelens te onderzoeken, van wraak tot verzoening, heb ik hem kunnen vergeven. Dit betekent niet dat ik hem vrijpleit. Hij raakte met zijn fourwheeldrive uit koers, hij zat niet op te letten en schepte mijn zusje. Voor mij bracht dit een kettingreactie aan gebeurtenissen teweeg: als puber was ik eenzaam, ik groeide op in een rouwend gezin en kreeg uiteindelijk mijn bipolaire stoornis. Maar als Friezin ben ik nuchter genoeg om me te realiseren: als dit me niet was overkomen, was er vast wel iets anders geweest wat me op de proef had gesteld. Dit is het leven. Leven is niet risicovrij.

Rond de publicatie van *De Nijl in mij* spreek ik tijdens de Landelijke Herdenking Verkeersslachtoffers in Middelburg. Tegenover ruim 250 lotgenoten vertel ik over mijn omgang met Ylzes ongeluk. De stroom aan reacties, van bekenden en volslagen onbekenden

die zich herkennen in het verhaal, doet me realiseren dat ik niet alleen sta. Daarbij speelt op dat moment een discussie over verkeersongevallen, die me het laatste zetje geeft om mijn zoektocht op te schrijven.

### Vele soorten daders

De eeuwige roep om hardere straffen staat in schril contrast met de suggestie dat daders en slachtoffers misschien wel met elkaar in contact willen komen. Beide benaderingen zijn steeds vaker in het nieuws. Onderzoeksgroep Intervict, onderdeel van de Universiteit van Tilburg, presenteerde in januari 2017 het rapport *Strafrechtelijke reactie op verkeersdelicten*. Uit een enquête blijkt dat 65 procent van de slachtoffers en nabestaanden vindt dat de strafmaat te laag is en niet in verhouding staat tot het doorstane leed. Hun onvrede is veel groter dan die van slachtoffers van andere misdrijven. Minister Ferdinand Grapperhaus van Justitie en Veiligheid deed op basis van dit onderzoek een wetsvoorstel. Hij wil hogere straffen voor gevaarlijk en roekeloos rijgedrag. De Tweede Kamer zal zijn voorstel vermoedelijk dit voorjaar (2019) inhoudelijk bespreken.

Tegelijkertijd is er ook aandacht voor het contact tussen daders en slachtoffers. Sinds 2007 brengt de organisatie Perspectief Herstelbemiddeling daders en slachtoffers op aanvraag met elkaar in contact en begeleidt het verwerkingsproces. Afgelopen mei voerde ze campagne: 'Verder na een verkeersongeval? Contact met de ander helpt.'

Na mijn zoektocht realiseerde ik me dat beide benaderingen belangrijk zijn en dat beide aandacht verdienen. Het bijzondere aan verkeersongevallen is dat er vele soorten daders en veroorzakers zijn. Aan de ene kant heb je de 'verkeershufters', die hun auto bewust 'als wapen' gebruiken zonder rekening te houden met anderen. Denk aan automobilisten die met drank op gaan straatracen. Laten we voor hen inderdaad hardere maar ook beter passende straffen bedenken. Zo bestaat er voor verkeersmisdrijven, anders dan voor andere typen delicten, op dit moment niet eens een recidiveregeling. Een andere interessante ontwikkeling voor deze categorie daders is de bewustwordingstaakstraf: geen papiertjes prikken in het park, maar rolstoelen voortduwen. Eind vorig jaar werden de eerste resultaten bekend van een experiment waarbij daders in een revalidatiecentrum werden geconfronteerd met de apparaten die slachtoffers nodig hebben voor hun herstel. Het bleek in veel gevallen een bewustwordingsproces op gang te brengen.

Maar de klootzakken zijn in de minderheid. Het merendeel van de mensen die betrokken raken bij een ongeval zijn 'veroorzakers': door een samenloop van omstandigheden zetten zij hun eigen leven en dat van anderen totaal op zijn kop. Even op je telefoon kijken, één keer je richtingaanwijzer vergeten, je even laten afleiden door een medepassagier en een ramp kan zich voltrekken. Een hoge straf dient om iemand iets niet opnieuw te laten doen, maar een veroorzaker wilde ook niet dat het ongeluk zou gebeuren. Verkeersongevallen vormen een uitzonderlijke categorie binnen het recht omdat er een situatie met alleen maar slachtoffers kan ontstaan. Dan zou je alle betrokken partijen steun en begrip gunnen.

Bovendien: in potentie zijn we allemaal veroorzakers. Je hoeft maar even niet op te letten of het kan al misgaan. Ook in het geval van meneer Smeets was er sprake van een noodlottige situatie waaraan niemand moedwillig schuldig was. In het politierapport lees ik zijn getuigenverklaring: 'Ik heb de beide fietsers niet gezien. Ik weet niet waardoor ik de fietsers niet heb gezien. Ik weet ook niet of ik op de linker weghelft heb gereden, dit kan ik me ook niet herinneren. Ik weet niet of ik beide fietsers heb geraakt, ik heb de aanrijding als een klap ervaren.'

### Zwijgrecht

In maart 2017 bezoek ik voor het eerst een lotgenotenbijeenkomst voor nabestaanden van verkeersslachtoffers. Ik ontmoet daar een man en zijn dochter die een paar maanden tevoren hun vrouw en moeder hebben verloren. De man vertelt dat ze is verongelukt door een frontale botsing met een andere auto. Waarschijnlijk was er geen sprake van strafbare feiten; geen alcohol, drugs of een te hoge snelheid. De tegenligger beriep zich op zijn zwijgrecht. Vader en dochter weten daardoor niet precies wat er is gebeurd. Het zwijgen is onverteerbaar voor hen.

Daders en veroorzakers beroepen zich vaak op hun zwijgrecht, al dan niet op advies van hun advocaat; dan valt de straf lager uit. Maar zwijgen is voor nabestaanden misschien nog wel erger dan een lage straf: het voelt alsof ze worden genegeerd. Die teleurstelling slaat vervolgens om in woede en de roep om een hogere straf. Juist in een situatie met slachtoffers en een veroorzaker die het ongeluk ook niet had gewild, denk ik dat onderling contact kan helpen. Waarom zou een rechter in dit soort gevallen niet kunnen zeggen: 'Ik ben bereid lichter te straffen als u open wilt zijn tegenover de slachtoffers.' Niet de kaken op elkaar, maar praten. Omwille van de nabestaanden, de familie en vrienden die moeten leven met dit verlies. Maar ook voor de veroorzaker zelf kan het een opluchting zijn.

Een veroorzaker kan de onzekerheid wegnemen bij slachtoffers en nabestaanden. Dat kan de sleutel zijn tot heling en verwerking. Slachtoffers en nabestaanden kunnen op hun beurt soms gewetenswroeging of schuldgevoelens wegnemen bij de veroorzaker. Door te praten help je elkaar het leven weer op te pakken nadat het noodlot heeft toegeslagen.

Het is dinsdag 29 januari 2019. Ik sta opnieuw op de Haudmare in Tjalleberd. Samen met een journalist van RTV Noord maak ik een reportage op de plaats van het ongeluk. Het overheersende gevoel is dat ik er nu vrede mee heb. Ik ben de confrontatie aangegaan met alles rondom de dood van mijn zusje, tot en met het laatste beeld dat zij op haar netvlies had, en juist dat heeft me gesterkt. Waar haar leven 22 jaar geleden eindigde, kan ik nu verder. Dat gun ik ook andere betrokkenen bij een verkeersongeval.

---

**Bron:** [Volkskrant, 1 februari 2019](#)

**LINK:** <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/na-een-verkeersongeluk-helpt-praten-iedereen-vooruit-nabestaanden-en-dader~b6783507/>

Fleur van der Bij is *Fleur van der Bij* is schrijver, journalist en historicus. Haar boek *Verkeersslachtoffer 22/10* verscheen op 17 januari bij Querido Fosfor (€ 15).