



Rapport

Datum: 3 mei 2004

Rapportnummer: 2004/153

Klacht

Verzoekster klaagt er over dat een ambtenaar van de Dienst Vervoer en Ondersteuning van het Ministerie van Justitie, op 11 februari 2002 tijdens haar overbrenging van het politiebureau te Spijkenisse naar het Huis van bewaring te Nieuwersluis, roekeloos heeft gereden waardoor hij met het door hem bestuurde voertuig een eenzijdig ongeval heeft veroorzaakt waarbij verzoekster gewond is geraakt.

In verband met het voorgaande klaagt verzoekster er over dat de Dienst Vervoer en Ondersteuning van het Ministerie van Justitie haar bij brief van 9 september 2002:

- heeft meegedeeld zich niet aansprakelijk te achten voor de miskraam die zij op 25 februari 2002 heeft gehad;
- geen standpunt heeft ingenomen over de overige door verzoekster geleden schade.

Ten slotte klaagt verzoekster er over dat de Dienst Vervoer en Ondersteuning van het Ministerie van Justitie haar tijdens de behandeling van de klacht over de gebeurtenis van 11 februari 2002 en de daarop gevolgde aansprakelijkheidstelling niet in de gelegenheid heeft gesteld te worden gehoord.

Beoordeling

Inleiding

Op 11 februari 2002 raakte verzoekster als inzittende van een arrestantenbusje van de Dienst Vervoer en Ondersteuning van het Ministerie van Justitie (DV&O) gewond bij een eenzijdig ongeval dat met dat busje plaatsvond. Het busje kwam daarbij in een bocht op de snelweg op het Terbregseplein te Rotterdam op de zijkant terecht. Verzoekster kreeg op 25 februari 2002 een miskraam.

I. Ten aanzien van het ongeval

1. Verzoekster klaagt er in de eerste plaats over dat een ambtenaar van de DV&O, op 11 februari 2002 tijdens haar overbrenging van het politiebureau te Spijkenisse naar het Huis van bewaring te Nieuwersluis, roekeloos heeft gereden waardoor hij met het door hem bestuurde voertuig een eenzijdig ongeval heeft veroorzaakt waarbij verzoekster gewond is geraakt. Verzoekster liet weten dat het tijdens de rit licht begon te regenen, maar dat de bestuurder nog harder ging rijden in plaats van zijn snelheid aan te passen. Toen de snelweg werd opgereden, ging het amper goed, maar nog veranderde de bestuurder niet van rijstijl, aldus verzoekster. Op het moment dat de bestuurder een bocht in moest rijden, heeft hij geen gas teruggenomen. Verzoekster deelde mee dat hierna het busje letterlijk vloog, draaide en slingerde, waarna het op de zijkant belandde. Het meisje

dat samen met haar in de bus zat viel boven op verzoekster. Van de twee andere verdachten die met het busje werden vervoerd had er één een hoofdwond, van de andere dacht verzoekster dat deze was overleden, aangezien hij niet meer reageerde.

Verzoekster liet weten dat zij doodsangsten heeft uitgestaan; op het moment dat het busje op zijn kant lag, zag zij een vrachtwagen op haar afkomen die het busje maar net kon ontwijken. Door het ongeval was verzoeksters rechterarm zeer pijnlijk, maar in het ziekenhuis werden er geen röntgenfoto's van gemaakt vanwege haar zwangerschap en verzoekster kreeg een mitella en pijnstillers aangereikt.

2. De minister van Justitie verwees in zijn reactie naar de registratieset die het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond van het ongeval had opgemaakt, waarin onder meer staat vermeld dat de bestuurder van het arrestantenbusje op het moment dat hij door de bocht kwam een windvlaag kreeg en de macht over het stuur kwijtraakte. Het voertuig begon te slingeren, de bestuurder heeft nog geprobeerd te corrigeren, maar is vervolgens met de voorzijde tegen de vangrail aan de linkerkant aangereden, waarna het voertuig kantelde en op de rechterzijde tot stilstand kwam. Ook wees de minister op de processen-verbaal, die de bestuurder D. en de rijder S. hebben opgemaakt en waarin zij vermeldden op de vraag of het ongeval aan eigen schuld of onvoorzichtigheid van de getroffene te wijten is, dat dit niet het geval was maar dat de weersomstandigheden de oorzaak waren. Op grond van deze gegevens deelde de minister mee dat dit geen aanleiding gaf te concluderen dat het ongeval is veroorzaakt door roekeloos rijgedrag van de bestuurder. De minister acht de klacht dan ook ongegrond.

3. Betrokken ambtenaar D., bestuurder van de arrestantenbus, heeft verklaard dat hij op het moment dat hij de A16 was opgereden, voelde dat er een stevige wind vanuit westelijke richting waaide. Hij reed op enig moment op de zogenoemde doelgroepenstrook in de richting van de A20 naar het Kleinpolderplein in een flauwe bocht naar links onder de A20 door. D. liet weten dat er in die bocht langs de kant van de weg grote betonnen pilaren staan. Op het moment dat hij onder de snelweg was doorgekomen, voelde D. dat ten gevolge van een harde windvlaag de achterzijde van de bus naar rechts uitbrak. Op dat moment deelde de rijder S. D. mee dat er van rechts, over een invoegstrook, een vrachtauto kwam aanrijden. D. trachtte de bus zoveel mogelijk links te laten rijden, maar kon niet voorkomen dat de bus met een achterwiel op het verdrijvingsvlak kwam te rijden. Hierdoor slipte de achterkant nog verder naar rechts weg. Het gevolg hiervan was dat D. met de bus links tegen de vangrail aanbotste waarna de bus onbestuurbaar werd en ten slotte op de linkerzijde terecht kwam. D. liet weten dat hij kort voor dit ongeval 80 kilometer per uur had gereden. De toegestane maximumsnelheid daar is 100 km/u, aldus D. D. had met een snelheid van 80 km/u gereden vanwege de wind en de regen. Hij vermoedde dat hij door de wind is verrast omdat die onder het viaduct was weggevallen en plotseling weer aanwezig was op het moment dat hij daar onder vandaan kwam. D. ontkent ten stelligste dat hij roekeloos heeft gereden. Hierbij speelt naast de veiligheid van de gedetineerden ook zijn eigen veiligheid en die van zijn collega een rol, aldus D. Het kan

niet zo zijn dat hij ook zichzelf blootstelt aan extra risico's tijdens het transport van gedetineerden. D. kon zich echter wel voorstellen dat een gedetineerde een rit in een busje van de DV&O als minder comfortabel ervaart. De gedetineerden zitten in kleine ruimten op een hard zitje dat niet is afgeveerd. Dat leidt er toe dat alle rijbewegingen ongedempt aan die passagiers worden doorgegeven, aldus D.

4. S., bijrijder in het arrestantenbusje, heeft verklaard dat het op die dag slecht weer was en er veel wind stond. S. verklaarde dat de rit echter op een normale wijze was verlopen. Hij liet weten dat als de rit op een roekeloze wijze zou zijn gebeurd, hij zijn collega daar zeker op had aangesproken. Het gaat in dat geval om de veiligheid van alle inzittenden en dus ook om de zijne, aldus S. S. herinnerde zich dat zij in noordelijke richting over de Brienoordbrug waren gereden, waarna de doelgroepenstrook in een bocht naar links werd opgereden richting Scheveningen. Er reed toen geen verkeer voor hen uit. S. herinnerde zich dat zij onder de A20 door langs dikke betonnen pilaren waren gereden. Nadat zij onder de A20 waren doorgereden, brak de achterzijde van het busje naar rechts uit door een plotselinge harde windvlaag. Hierdoor kwam de bus op een wit verdrijvingsvlak aan de rechterzijde van de weg te rijden. S. schatte dat op dat moment met een snelheid van 70 à 80 kilometer per uur werd gereden. Op het moment dat het busje uitbrak, zag S. dat er van rechts over een invoegstrook een vrachtauto kwam aanrijden. S. waarschuwde D. hiervoor en vroeg hem links aan te houden. Hierop is het busje over het verdrijvingsvlak geslipt, tegen de vangrails aangereden en tenslotte op de zijkant terechtgekomen, aldus S. S. berichtte dat D. op een normale wijze heeft gereden en dat er voorts geen sprake van tijdsdruk was.

5. De door het KMNI verstrekte informatie luidt dat er rond het tijdstip van het ongeval op de plaats van het ongeval een harde wind (kracht 7) waaide uit het westzuidwesten en dat de windsnelheid tijdens de sterkste stoten ongeveer 23 m/s (storm, kracht 9; N.o.) was.

6. Bestuurders van voertuigen waarmee personen wier vrijheid hun is ontnomen worden vervoerd, hebben een bijzondere zorgplicht ten aanzien van deze personen. Dit geldt met name voor vervoer met voertuigen die gecompartmenteerd zijn en waarbij een vrijstelling voor het dragen van autogordels ten aanzien van de te vervoeren personen is verleend. Dit houdt onder meer in dat bestuurders van dergelijke voertuigen een zodanig rijgedrag dienen te vertonen dat de kans op letsel voor vervoerde personen zoveel mogelijk wordt uitgesloten.

7. De Nationale ombudsman zal bij beoordeling van dit klachtonderdeel, mede in verband met de zorgplicht zoals hiervóór onder 6. is gesteld, de door verzoekster bij de formulering van haar klacht gebezigde term 'roekeloos' niet gebruiken. In overeenstemming met zijn wettelijke opdracht zal hij beoordelen of de wijze van besturen van de DV&O-bus al dan niet behoorlijk was.

8. Het staat vast dat de (weers)omstandigheden op de plaats en het tijdstip van het ongeval slecht waren: het wegdek was nat en er waaide een harde wind met windstoten tot stormkracht. Het is echter aannemelijk dat de oorzaak van het ongeval niet alleen een onverwacht harde windvlaag kan zijn geweest. Zoals D. heeft verklaard, had hij eerder gemerkt dat er een harde wind uit het westen waaide. Voorts vermeldden D. en S. in hun rapport dat zij kort na de gebeurtenis opmaakten, dat door de harde windvlaag beide achterbanden van de arrestantenbus op het geheel witte verdrijvingsvlak terecht kwamen en weggleden. Bij de door D. en S. gestelde snelheid van 80 kilometer per uur valt niet in te zien dat het voertuig bij de harde windvlaag en nat wegdek niet meer onder controle te houden was. Ook valt niet in te zien dat alléén door de windvlaag het busje over de volledige breedte zijdelings werd verplaatst waardoor het met beide achterwielen op het verdrijvingsvlak kwam te rijden. Om een dergelijke situatie te veroorzaken, dient er sprake te zijn van andere omstandigheden die hiertoe dienen bij te dragen. Hierbij moet onder meer worden gedacht aan; een te hoge snelheid, onoplettendheid en/of slordig rijgedrag van de bestuurder, een technisch mankement aan het voertuig of een onjuiste bandenspanning. Deze factoren vallen (mede) onder verantwoordelijkheid van de bestuurder van het voertuig. Het is in dit geval voldoende aannemelijk dat er sprake is geweest van een of meer van die laatstgenoemde factoren. Mede gelet op hetgeen verzoekster meedeelde over de wijze van rijden van de bestuurder van het busje en gelet op de hiervoor onder 6. omschreven zorgplicht, en het feit dat er geen derde bij het ongeval was betrokken, is de Nationale ombudsman van oordeel dat dit ongeval niet slechts kan worden toegeschreven aan de weers- en wegomstandigheden, maar ook aan onvoldoende controle over het voertuig door de bestuurder. Hiermee heeft de bestuurder in strijd met de vereiste zorgvuldigheid gehandeld.

De onderzochte gedraging is op dit punt niet behoorlijk.

9. Ten overvloede wordt het volgende overwogen. De politie heeft in strijd met de daarvoor geldende richtlijnen verzuimd van het ongeval een proces-verbaal op te maken en daartoe een technisch onderzoek in te stellen. Immers, de Aanwijzing verkeersongevallen van 28 juni 2000 (Stcrt. 2000, 165) schrijft voor dat in beginsel proces-verbaal dient te worden opgemaakt als een van de betrokkenen een medische behandeling in het ziekenhuis ten gevolge van letsel moet ondergaan. In dit geval was dat aan de orde. Op de plaats van de aanrijding had dan ook (direct) een technisch onderzoek dienen te worden ingesteld ten einde een volledig proces-verbaal te kunnen opmaken.

Het valt te betreuren dat de minister deze omissie niet heeft gesignaleerd en in verband met een zorgvuldige afwikkeling van het ongeval de politie (kort na het ongeval) niet alsnog heeft verzocht een proces-verbaal op te maken.

II. Ten aanzien van de aansprakelijkheid

1. In verband met het voorgaande klaagt verzoekster er over dat de DV&O haar bij brief van 9 september 2002 heeft meegedeeld zich niet aansprakelijk te achten voor de miskraam die zij op 25 februari 2002 heeft gehad. Verzoekster liet weten dat zij op 4 februari 2002 negen weken zwanger was. Na het ongeval, op 13 februari 2002 kreeg verzoekster een lichaamstemperatuur van 39° Celsius hetgeen dagen zo bleef, aldus verzoekster. Op een gegeven moment kreeg verzoekster pijn in haar onderrug die uitstraalde naar haar linkerbeen. Zij dacht dat dit nog bij de pijn hoorde van het ongeval met het busje en had toen niet het idee dat een miskraam aan de gang was, zeker nadat zij gesproken had met de medische dienst van de inrichting. Aan die dienst had zij de vraag gesteld of alles goed was met de baby. Verzoekster liet weten dat zij vijf kinderen ter wereld had gebracht, nooit een miskraam had gehad en nooit complicaties had gehad tijdens haar zwangerschappen. Nadat zij dagen beroerd was geweest, begon verzoekster op 21 februari 2002 te bloeden. Op 22 februari 2002 werd het bloeden heviger en de dienstdoende arts deelde verzoekster toen mee dat zij een miskraam had.

2. De minister van Justitie berichtte op dit punt dat hij nadere informatie had ingewonnen bij zijn medisch adviseur. Uit deze informatie bleek dat er in de eerste 16 weken altijd een reële kans aanwezig is dat de vrucht spontaan door het lichaam wordt afgestoten. Dit betekent dat het ongeval van invloed kan zijn geweest op het afbreken van de zwangerschap, maar dat er niet een dusdanig oorzakelijk verband tussen het ongeval en de afgebroken zwangerschap bestaat, dat kan worden gesteld dat het afbreken van de zwangerschap is veroorzaakt door het ongeval, aldus de minister. De minister was derhalve van mening dat op dit punt terecht geen aansprakelijkheid is erkend en dat dit onderdeel van de klacht ongegrond is.

3. Uit het medisch dossier van verzoekster blijkt dat verzoekster op 14 februari 2002 geen klachten had met betrekking tot de zwangerschap. Op 15 februari 2002 staat vermeld dat verzoekster zich ziek heeft gemeld en een grote koortsaanval heeft gehad. Op 20 februari 2002 had verzoekster een temperatuur van 38,6° C en op 21 februari 2002 een temperatuur van 37,8° C. Voorts staat op 25 februari 2002 aangegeven dat verzoekster sinds drie dagen bloedverlies had en dat die dag een abortus in gang was.

4. Het valt niet uit te sluiten dat het ongeval oorzaak kan zijn geweest van de abortus. Echter, gelet op het tijdsverloop tussen het ongeval en de eerste tekenen van de abortus, te weten 10 dagen (zie ook de mededeling van de inrichtingsarts van de penitentiaire inrichting te Nieuwersluis, onder Bevindingen, onder C.2.), valt een direct oorzakelijk verband tussen het ongeval en de abortus niet vast te stellen. Gelet hierop oordeelt de Nationale ombudsman, mede gezien zijn terughoudende opstelling in schadevergoedingszaken (zie Achtergrond), dat de DV&O verzoekster in redelijkheid heeft kunnen berichten geen aansprakelijkheid te aanvaarden.

De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

III. Ten aanzien van het standpunt over de schade

1. Voorts klaagt verzoekster er over dat de DV&O geen standpunt heeft ingenomen over de overige door verzoekster geleden schade. Verzoekster is van mening dat zij ook nog andere schade heeft geleden. Verzoeksters gemachtigde deelde het arrondissementsparket te Rotterdam op 18 februari 2002 mee dat verzoekster letsel had opgelopen aan haar rechterarm en stelde vervolgens het Openbaar Ministerie aansprakelijk voor de geleden en nog te lijden schade. Vervolgens deelde verzoeksters gemachtigde het arrondissementsparket bij brief van 8 maart 2002 mee dat als schadepost ook de miskraam diende te worden meegenomen. De DV&O was echter bij beantwoording van de brieven alleen ingegaan op de abortus, aldus verzoekster.
2. De minister van Justitie deelde op dit punt mee dat hij wél een oorzakelijk verband aanwezig acht tussen het ongeval en de verwonding van de rechterarm van verzoekster. De minister liet weten daarover alsnog met verzoekster in overleg te treden.
3. Het is een vereiste van zorgvuldigheid dat brieven volledig worden beantwoord.
4. Het staat vast dat de DV&O door alleen in te gaan op de abortus van verzoekster de brieven ter zake van de aansprakelijkstelling niet volledig heeft beantwoord. Hiermee heeft de DV&O onjuist gehandeld. De Nationale ombudsman heeft met instemming kennis genomen van de mededeling van de minister van Justitie dat hij (alsnog) met verzoekster in overleg zal treden met betrekking tot de verwonding aan haar rechterarm.

De onderzochte gedraging is op dit punt niet behoorlijk.

IV. Ten aanzien van het niet-horen over de klacht

1. Ten slotte klaagt verzoekster er over dat de DV&O haar tijdens de behandeling van de klacht over de gebeurtenis van 11 februari 2002 en de daarop gevolgde aansprakelijkstelling niet in de gelegenheid heeft gesteld te worden gehoord.
2. De minister van Justitie achtte verzoeksters klacht op dit punt ongegrond. Hij liet weten dat de brief van verzoeksters advocaat van 18 februari 2002 aan het arrondissementsparket te Rotterdam, die ter afhandeling naar de directeur van de penitentiaire inrichting te Nieuwegein is doorgestuurd, terecht door de directeur is opgevat als een civielrechtelijke aansprakelijkstelling en niet als een klacht in de zin van hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht. De minister berichtte dat bij de afhandeling van een civiele schadeprocedure het niet verplicht is om een hoorzitting te houden.
3. Gelet op de tekst van beide brieven van verzoeksters gemachtigde heeft het de DV&O (en niet, zoals de minister stelde, de directeur van de penitentiaire inrichting te Nieuwegein) deze brief als een civielrechtelijke aansprakelijkstelling kunnen opvatten, te meer omdat de rappelbrief van 8 maart 2002 van verzoeksters gemachtigde (zie

Bevindingen, onder A.5.) ook slechts spreekt over schadevergoeding. Hiermee heeft de DV&O in redelijkheid kunnen besluiten deze zaak als een civielrechtelijke aansprakelijkstelling in behandeling te nemen en in die zin te beantwoorden.

De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Dienst Vervoer en Ondersteuning van het Ministerie van Justitie, die wordt aangemerkt als een gedraging van de minister van Justitie, is gegrond, behalve op het punt van de aansprakelijkheid voor de miskraam en het niet in de gelegenheid stellen te worden gehoord; op die punten is de klacht niet gegrond.

Onderzoek

Op 11 juli 2002 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw G. te Heerhugowaard, met een klacht over een gedraging van de Dienst Vervoer en Ondersteuning van het Ministerie van Justitie. Omdat verzoekster nog niet had voldaan aan het vereiste dat de klacht eerst aan het betreffende bestuursorgaan diende te worden voorgelegd, stelde de Nationale ombudsman de minister van Justitie alsnog in de gelegenheid op verzoeksters klacht te reageren.

Omdat verzoekster niet tevreden was met de afhandeling van de klacht door de Dienst Vervoer en Ondersteuning van het Ministerie van Justitie wendde verzoekster zich bij brief van 16 oktober 2002 tot de Nationale ombudsman met haar klacht. Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de minister van Justitie, werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd de minister van Justitie verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Tijdens het onderzoek kregen de minister van Justitie en verzoekster de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren. Voorts werden twee betrokken ambtenaren gehoord en werd de minister een aantal specifieke vragen gesteld. Ook verzocht de Nationale ombudsman het KNMI om inlichtingen.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De minister van Justitie en de twee betrokken ambtenaren deelden mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

Verzoekster gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. Feiten

1. Op 11 februari 2002, omstreeks 17.00 uur vond op het Terbregseplein (kruising van de rijkswegen A20 en A16) te Rotterdam een eenzijdig ongeval plaats waarbij een zogenoemde arrestantenbus van de Dienst Vervoer en Ondersteuning van het Ministerie van Justitie (DV&O) was betrokken. In het registratieformulier dat het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond van dit ongeval opmaakte staat onder meer vermeld:

"14.1 kwam vanaf de Oostbaan van de A16 en reed via de doelgroepenstrook de Noordbaan van de A20 op.

Op het moment dat hij door de bocht kwam kreeg hij een windvlaag en raakte de macht over het stuur kwijt.

Het voertuig begon te slingeren, en de bestuurder probeerde nog te corrigeren.

Hij kwam met de voorzijde van het voertuig tegen de vangrail aan de linkerkant, waarop het voertuig kantelde en op de rechterzijde tot stilstand kwam.

Achter in het voertuig zaten drie arrestanten die lichtgewond raakten en door de GGD vervoerd werden naar het SFG (ziekenhuis; N.o.) voor onderzoek."

2. De bestuurder en de bijrijder van het arrestantenbusje van de DV&O maakten op 12 februari 2002 een rapport op waarin onder meer staat vermeld:

"Rijdend op de A16 ring R'dam rijden wij op de doelgroepstrook onder een viaduct in een lange bocht om later op de A20 in te voegen. Op dit moment rijden wij ongeveer 80 km p/u. Toen wij in de bocht uit het viaduct komen krijgen wij de wind weer schuin links van voren op de auto. Ter hoogte van een pilaar breekt het voertuig r.a. langzaam uit. S. (bijrijder) geeft aan dat er rechtsachter ons een vrachtauto op een afrit aankomt. Ik probeer om de auto links uit te laten komen. Op dit moment zijn beide achterbanden op het geheel witte verdrijvingsvlak en glijden weg. We raken rechts voor met onze auto de vangrail en tollen 360 gr. en komen weer in aanraking met de vangrail en vervolgens kantelt de auto op zijn linker zijde. S. roept nog steeds over de vrachtauto rechts achter ons. Ik ontdoe me van mijn gordel en druk de optische signalering aan, pak de telefoon en druk de noodmeldknop in. S. kan niet loskomen omdat hij in zijn gordel hangt. Ik heb hem los gemaakt en we zijn eruit geklommen. Ik heb de MKA gebeld (...) en onze positie en situatie doorgegeven. S. ontfermde zich ondertussen over de in het achterste compartiment zittende vrouwelijke ged. (gedetineerde; verzoekster; N.o.). Vanuit het voorste compartiment hoorden wij niets van de mannelijke ged. aldaar. We hebben het noodluik geopend om bij hem te kunnen

komen. Op het moment dat ik mijn hoofd naar binnen stak, knipperde hij 1x met zijn ogen. Verder reageerde hij niet en keek hij recht voor zich uit. Uit voorzorg heb ik hem een boei aangelegd en de boeien van S. in mijn boei geklikt, zodat ik genoeg boeilengte had om hem aan een hoofdsteun te klikken. Binnen ongeveer 3 minuten waren er 7 politiewagens ter plaatse. Ondertussen hebben wij de EHBO-box gepakt om het hoofdwondje van ged. B. te verzorgen. Kort daarop waren de ambulances ter plaatse en collega's van de DV&O. Het ambulancepersoneel heeft de gedetineerden naar de ambulances gebracht om ze daar te onderzoeken en vervolgens zijn ze naar het St Franciscus ziekenhuis gebracht. S. is met ged. K. in de ambulance meegegaan en een collega van stpnt R'dam bij de ged. B. en G (verzoekster; N.o.). Het voertuig van R'dam is meegegaan naar het ziekenhuis en ik ben bij ons voertuig gebleven. In het ziekenhuis zijn de ged. gecontroleerd door een arts. (...) Ondertussen is ons voertuig weer op zijn wielen gezet en op een sleepauto gezet. Ik ben vervolgens afgezet bij het ziekenhuis. Aldaar heb ik alle ged. gevraagd hoe het ging en allen gaven aan dat het goed met ze ging. (...)

Intussen heb ik samen met een collega van stpnt. R'dam, terwijl de rest achterbleef, een auto gehaald van stpnt. R'dam en toen de ged. weg konden hebben de collega's van R'dam ze naar het politiebureau gebracht en zijn S. en ik naar Almere gereden."

3. Verzoeksters gemachtigde berichtte het arrondissementsparket te Rotterdam bij brief van 18 februari 2002 onder meer:

"Op maandag 11 februari 2002 werd cliënte van het parket Rotterdam naar Den Haag vervoerd. Aangezien cliënte gedetineerd is vond dit vervoer plaats middels een busje van de parketpolitie. Tijdens dit vervoer, waarbij niet de vereiste zorgvuldigheid door de bestuurder van het busje in acht werd genomen, is de chauffeur de macht over het stuur kwijt geraakt met als gevolg waarvan het busje na een slippartij uiteindelijk op de zijkant terecht kwam. Hierdoor liep cliënte letsel op aan onder meer haar rechterarm. Van de twee andere verdachten die ook met het busje werden vervoerd had er één een hoofdwond, van de andere dacht cliënte dat deze was overleden, aangezien hij niet meer reageerde. Cliënte heeft doodsangsten uitgestaan; toen het busje op zijn kant lag zag zij een vrachtwagen op haar afkomen die het busje maar net kon ontwijken.

Aangezien dit vervoer plaatsvond onder verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie stel ik het Openbaar Ministerie hierbij aansprakelijk voor de geleden en nog te lijden schade."

4. Verzoekster kreeg op 25 februari 2002 een miskraam.

5. Bij brief van 8 maart 2002 rappelleerde verzoeksters gemachtigde het arrondissementsparket te Rotterdam. Hij berichtte onder meer:

"Op mijn brief d.d. 18 februari jongstleden mocht ik tot op heden nog niet van u vernemen. In aanvulling op mijn zojuist genoemde brief terzake van de aansprakelijkheid voor de schade als gevolg van het ongeluk met het busje van de parketpolitie, deel ik u mede dat als schadepost tevens dient te worden meegenomen het feit dat cliënte een miskraam heeft gehad, waarschijnlijk als gevolg van het ongeval.

Mag ik thans spoedig uw standpunt vernemen omtrent de vergoeding van de geleden en nog te lijden schade van cliënte. Tevens verneem ik graag van u de namen en telefoonnummers of adressen van de arts/verpleegkundige en gynaecoloog die cliënte medisch hebben bijgestaan terzake van de behandeling van haar arm en de miskraam."

6. De algemeen directeur van de DV&O deelde verzoeksters gemachtigde bij brief van 9 september 2002 onder meer mee:

"Na gelezen hebbende, de mij ter beschikking staande schriftelijke bescheiden, kan niet ontkend worden, dat er een eenzijdige ongeval heeft plaatsgevonden op 11 februari 2002 met een voertuig van de Dienst Vervoer en Ondersteuning.

Onze oprechte excuses voor het directe leed en ongemak welke uw cliënte heeft ondergaan.

Uit de bescheiden blijkt echter niet dat er een duidelijk medisch verband is tussen de op 25 februari bij mevr. G. (verzoekster: N.o.) ontstane en in gang gezette abortus en het ongeval. Ook in de brief van Bl., inrichtingsarts, PI Utrecht (...), wordt hierin geen melding of aanduiding gemaakt dat er enige verband zou zijn.

In geen van de medische bescheiden wordt gesteld of verwezen naar een oorzaak van de ontstane abortus, enkel maar dat er een constatering is van een in gang gezette abortus op 25 februari.

Derhalve acht de Dienst Vervoer en Ondersteuning zich niet aansprakelijk voor de geleden schade en nog te lijden schade (...) betrekking hebbende op de op 25 februari ontstane abortus bij mevr. G. en het ongeval (eenzijdig) met dienstvoertuig op 11 februari 2002."

B. Standpunt verzoekster

1. Het standpunt van verzoekster staat samengevat weergegeven onder Klacht.

2. Voorts liet verzoekster in haar verzoekschrift van 6 juni 2002 onder meer weten:

"Ik ben sinds 4 feb 2002 gedetineerd te Nieuwersluis. De dag van mijn arrestatie was ik + 9 weken zwanger. (...) Op 11 feb werd ik (...) gelicht door de recherche. Het vervoer werd verzorgd door DV&O. (...) 's Middags na het verhoor zou ik weer opgehaald worden en terug gebracht worden naar het HVB te Nieuwersluis. + 16.00 arriveerde het busje. Ik werd

gehaald en naar het wachtende busje gebracht, maar voor ik kon instappen moest een van de chauffeurs zijn telefoongesprek afmaken. Stonden we daar + 10 minuten te wachten eer we konden vertrekken. Voor we vertrokken was het duidelijk dat het telefoongesprek niet in goede aarde was gevallen en dat was ook duidelijk terug te zien in zijn rijgedrag. (...) We gingen eerst naar het gerechtsgebouw te Rotterdam om, blijkt later, een jonge man op te halen. De rit naar het gerechtsgebouw was verschrikkelijk. We vlogen letterlijk over de weg. U moet zich voorstellen dat zo'n busje is verdeeld in hokjes van + ½ m bij ½ m, zonder gordels wordt je letterlijk heen en weer geslingerd. (...) Voor we wegreden bij het gerechtsgebouw te Rotterdam vroeg ik aan de chauffeur waar we nu eerst heen gaan. Door al dat geschud voelde ik mij niet echt lekker en de ervaring leert dat ze behoorlijk wat ritjes maken eer ze iedereen hebben afgezet op de plaats van bestemming. Van de chauffeur kreeg ik te horen dat we eerst naar Den Haag gingen. Het begon lichtjes te regenen ipv zijn snelheid aan te passen ging hij nog harder rijden. We reden op een gegeven moment de snelweg op. De weg heeft een knobbel en dat ging amper goed en nog veranderde hij niet van rijstijl, ja, toen ging het fout. Ik weet niet meer precies op welke hoogte, maar hij moest een bocht beschrijven, hij heeft geen gas teruggenomen, we vlogen letterlijk en draaiden, slingerden, alles ging zo snel, de bus belandde op zijn zij, het meisje dat samen met me zat viel boven op mij en bloedde uit een hoofd wond (...) Terwijl ik haar van me afduwde, keek ik uit het achterraam naar buiten en zag een vrachtwagen aankomen. Nou, ik greep het meisje beet en zij mij en we dachten hetzelfde, nu is het afgelopen. Ik sloot mij ogen en wachtte op de klap. Na naar mijn gevoel eindeloos wachten bleef de klap uit en ik opende mijn ogen en zag dat de vrachtwagen op amper 2 a 3 meter tot stilstand wist te komen. (...) We werden naar het Sint Franciscus ziekenhuis gebracht, de pijn begon door te dringen, mijn rechterarm deed vreselijk pijn, er werd naar gekeken, foto's wilden ze niet maken vanwege de zwangerschap, ik kreeg een mitella en wat pijnstillers. De verpleegkundige die mij behandelde vroeg ik meteen hoe het zat met mijn zwangerschap. Hij zei tegen mij: 'dat worden spannende dagen afwachten', want nu kon hij er niets van zeggen en eerlijk gezegd voelde ik ook niets. (...) Ipv ons terug te brengen naar het HVB werd ik gedumpte op het politiebureau. (...) Inmiddels was het 13 feb, nu begon ik behoorlijk pissig te worden dat ik niet terug gebracht werd naar het HVB, intussen had ik behoorlijk wat verhoging en alles deed pijn. (...) Na de zaken afgehandeld te hebben moest ik terug naar het HVB te Nieuwersluis (...). Toen we eindelijk aankwamen na uren in het busje te hebben doorgebracht was ik kapot, voelde mij vreselijk, mijn temperatuur was inmiddels gestegen naar 39 graden en bleef dagen zo. Op een gegeven moment voelde ik pijn in mijn onderrug die uitstraalde naar mijn linkerbeen. Ik dacht dat alles nog bij de pijn hoorde van het kantelen van het busje en had geen idee dat een miskraam aan de gang was, zeker nadat ik gezien was door de medische dienst van de inrichting. Aan hen heb ik de vraag gesteld of alles verder goed is met de baby en werd gevraagd hoe ik mij voelde en dat heb ik verteld. Ik heb vijf kids ter wereld gebracht, nooit een miskraam gehad, nooit complicaties gehad tijdens mijn zwangerschappen. Ik weet bij god niet wat je moet voelen bij een miskraam. (...) Na dagen beroerd te zijn geweest begon het bloeden op 21 feb. (...) De volgende dag begon het bloeden heviger te worden en wederom vroeg ik via de

intercom om hulp, begon nu echt bezorgd te worden.. De dienstdoende arts werd weer geraadpleegd en wederom, zonder mij gezien te hebben, deelde hij telefonisch mee dat ik een miskraam heb."

3. Verzoekster verstrekke bij haar verzoekschrift een kopie van een deel van haar medisch dossier dat in de PI Nieuwersluis werd bijgehouden. In dat dossier staat op 14 februari 2002 vermeld dat verzoekster tot op die dag geen klachten heeft met betrekking tot de zwangerschap. Op 15 februari 2002 staat vermeld dat verzoekster zich ziek heeft gemeld en een grote koortsaanval heeft gehad. Op 20 februari 2002 had verzoekster een temperatuur van 38,6° C en op 21 februari 2002 een temperatuur van 37,8° C en op 25 februari 2002 staat vermeld dat verzoekster sinds 3 dagen bloedverlies had en dat die dag een abortus in gang was.

4. Bij brief van 14 oktober 2002 berichtte verzoekster dat de DV&O alleen spreekt over de miskraam en niet over de andere schade en dat niemand de moeite heeft genomen om naar haar kant van het verhaal te luisteren.

C. Standpunt minister van Justitie

1. In reactie op verzoeksters klacht deelde de minister van Justitie bij brief van 13 februari 2003 onder meer mee:

"De klacht van verzoekster betreft de volgende onderdelen:

1. Tijdens haar overbrenging van het politiebureau te Spijkenisse naar het huis van bewaring te Nieuwersluis heeft een ambtenaar van de Dienst Vervoer & Ondersteuning (verder te noemen de DV&O) te Assen op 11 februari 2002 tijdens haar overbrenging roekeloos gereden waardoor hij met het door hem bestuurde voertuig een eenzijdig ongeval heeft veroorzaakt waarbij verzoekster gewond is geraakt.

2. De DV&O haar bij brief van 9 september 2002:

a. heeft meegedeeld zich niet aansprakelijk te achten voor de miskraam die zij op 25 februari 2002 heeft gehad;

b. geen standpunt heeft ingenomen over de overige door verzoekster geleden schade.

3. De DV&O haar tijdens de behandeling van de klacht van 18 februari 2002 over de gebeurtenis van 11 februari 2002 en de daarop gevolgde aansprakelijkstelling niet in de gelegenheid heeft gesteld te worden gehoord.

Onderdeel 1:

Ten aanzien van dit onderdeel van de klacht wijs ik u allereerst op de (...) 'Registratieset' opgemaakt door Politie Rotterdam - Rijnmond, waarin onder 'Beknorte omschrijving

ongeval' het navolgende vermeld wordt: '14.1 kwam vanaf de Oostbaan van de A16 en reed via de doelgroepenstrook de Noordbaan van de A20 op. Op het moment dat hij door de bocht kwam kreeg hij een windvlaag en raakte de macht over het stuur kwijt. Het voertuig begon te slingeren, en de bestuurder probeerde nog te corrigeren. Hij kwam met de voorzijde van het voertuig tegen de vangrail aan de linkerzijde, waarop het voertuig kantelde en op de rechterzijde tot stilstand kwam. Achter in het voertuig zaten drie arrestanten die lichtgewond raakten en door de GGD vervoerd werden naar het SFG voor onderzoek'.

Voorts wijs ik u in dit verband op de (...) processen-verbaal, opgemaakt door respectievelijk de bestuurder, de heer D. en de bijrijder, de heer S. Achter punt 8. van deze processen-verbaal wordt door beide personen op de vraag 'Is het ongeval aan eigen schuld of onvoorzichtigheid van de getroffene te wijten?' geantwoord: 'nee, weersomstandigheden'.

De beschikbare gegevens geven voor mij geen aanleiding te concluderen dat het ongeval is veroorzaakt door roekeloos rijgedrag van de bestuurder. De klacht van verzoekster ten aanzien van dit onderdeel acht ik dan ook ongegrond.

Onderdeel 2:

Ten aanzien van onderdeel a. heb ik nadere informatie ingewonnen bij mijn medisch adviseur. Uit deze informatie blijkt dat er in de eerste 16 weken altijd een reële kans aanwezig is dat de vrucht spontaan door het lichaam wordt afgestoten. Dit betekent dat het ongeval van invloed kan zijn geweest op het afbreken van de zwangerschap, maar dat er niet een dusdanig oorzakelijk verband tussen het ongeval en de afgebroken zwangerschap bestaat, dat kan worden gesteld dat het afbreken van de zwangerschap is veroorzaakt door het ongeval. Ik ben derhalve van mening dat op dit punt terecht geen aansprakelijkheid is erkend en dat dit onderdeel van de klacht ongegrond is. Ten aanzien van onderdeel b. deel ik mee dat ik wel een oorzakelijk verband aanwezig acht tussen het ongeval en de verwonding van de rechterarm. Ik zal hierover alsnog met verzoekster in overleg treden.

Onderdeel 3:

Ten aanzien van dit onderdeel van de klacht merk ik op dat de brief van de advocaat van 18 februari 2002, gericht aan het Arrondissementsparket Rotterdam, welke brief op 14 maart 2002 ter afhandeling is doorgestuurd naar de directeur van de Penitentiaire Inrichting te Nieuwegein, mijns inziens terecht door de directeur is opgevat als een civielrechtelijke aansprakelijkstelling en niet als een klacht in de zin van hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht.

Bij de afhandeling van een civiele schadeprocedure is het niet verplicht om een hoorzitting te houden. Ik ben daarom van mening dat dit onderdeel van de klacht ongegrond is."

2. Bij zijn reactie voegde de minister een schrijven van de inrichtingsarts van de penitentiaire inrichting Utrecht, locatie Nieuwersluis, met betrekking tot verzoekster, dat onder meer luidt:

"Bij bovengenoemde gedetineerde werd een zwangerschap geconstateerd kort na binnenkomst op 7 februari jl. van vermoedelijk 8-9 weken. Zij werd zoals gebruikelijk, doorverwezen naar de verloskundige. Zij had als risicofactoren hypertensie en sikkcelceltrait.

Op 11 februari jl. kreeg zij een ongeluk, zij werd toen op de EHBO van het St. Franciscus Gasthuis te Rotterdam gezien in verband met klachten van haar rechterarm. Er werd een contusie van de numerus rechts geconstateerd, gedetineerde kreeg hiervoor een mitella voorgeschreven.

Drie dagen later werd zij door de Medische Dienst te Nieuwersluis gezien en had zij geen klachten met betrekking tot haar zwangerschap, wel was haar arm nog pijnlijk, maar kon zij deze redelijk bewegen. Na die dag heeft zij niet meer geklaagd over de arm.

Op 22 februari jl. kreeg zij bloedverlies per vaginam. In overleg met de dienstdoende arts werd besloten om af te wachten. Door de arts van de Medische Dienst werd op 25 februari een abortus in gang geconstateerd."

D. Informatie van het KNMI

Op verzoek van de Nationale ombudsman verstrekte het KNMI een weerbeschrijving op de dag en plaats van het ongeval, die onder meer luidt:

"Naar aanleiding van uw bovengenoemd verzoek deel ik u het volgende mede over het weer op 11 februari 2002 omstreeks 17.00 uur te Rotterdam (Terbregse plein).

Het weer werd bepaald door een complex lagedrukgebied met kernen nabij Ierland en Zuid-Noorwegen. Een frontaal systeem was eerder die dag over Rotterdam Oostwaarts getrokken vergezeld van regen.

Om 17.00 uur was het geheel bewolkt. Uit de bewolking viel geen neerslag.

Er stond een harde wind (kracht 7) uit het westzuidwesten.

De windsnelheid tijdens de sterkste stoten was ca. 23 m/s (kracht 9; No).

De temperatuur was 12 °C.

Het zicht was goed (meer dan 10 km)."

E. Verklaring betrokken ambtenaar D.

De heer D. verklaarde op 19 februari 2003 telefonisch tegenover een medewerker van het Bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Ik kan mij de zaak waarover u mij spreekt nog wel herinneren. Ik was op 11 februari 2002 de chauffeur van het transportbusje van de Dienst Vervoer en Ondersteuning (DV&O). Samen met de heer S. was mijn dienst die dag om 09.30 uur begonnen. Aan het eind van de middag bevond ik mij omstreeks 16.00 uur in de hal van het politiebureau Spijkenisse. Ik voerde daar toen een telefoongesprek. Ik weet niet meer waarover dat ging, maar we hadden wel een toevoeging aan het ritschema gehad. Dat betrof het vervoer van de heer K. naar het Huis van bewaring in Scheveningen. Omdat we in eerste instantie mevrouw G. van het politiebureau naar het Huis van bewaring in Nieuwersluis vervoerden, betekende dit dat we eerst naar Scheveningen moesten om de heer K. af te leveren. Als mevrouw G. zegt dat ik toen geïrriteerd was dan is dat niet waar. Het maakte mij namelijk niet uit dat we eerst nog naar Scheveningen moesten rijden, omdat dit nu eenmaal vaak gebeurt dat er iets tussendoor komt en we een verandering in het ritschema krijgen. Dit hoort bij het werk. Het einde van onze dienst was voorzien om 19.00 uur en we zouden dat toch al niet halen, gelet op het spitsverkeer.

Even voor de plek van het ongeval reden we over de Brienenoordbrug op de A16. Daar voelde ik dat er een stevige wind vanuit westelijke richting waaide. Hierna reden we de doelgroepenstrook op in de richting van de A20 naar het Kleinpolderplein. Deze strook is bestemd voor vrachtauto's en bussen en de busjes van onze dienst hebben vrijstelling om die te berijden. De strook maakt daar een flauwe bocht naar links en gaat onder de A20 door. In die bocht staan langs de kant grote betonnen pilaren. Op het moment dat we onder de snelweg door kwamen, voelde ik dat een harde windvlaag de achterzijde van de bus naar rechts uitbrak. Op dat moment deelde mijn collega S. mee dat er van rechts, over een invoegstrook, een vrachtauto kwam aanrijden. Ik trachtte de bus zoveel mogelijk links te laten rijden, maar kon niet voorkomen dat de bus met een achterwiel op het verdrijvingsvlak kwam te rijden. Hierdoor slipte de achterkant nog verder naar rechts weg. Het gevolg hiervan was dat we links tegen de vangrail aanbotsten waarna we onbestuurbaar werden en ten slotte op de linkerzijde terecht kwamen te liggen. Kort voor dit ongeval reed ik 80 kilometer per uur. De toegestane maximumsnelheid daar is 100 km/u. Ik reed 80 km/u vanwege de wind en de regen. Ik vermoed dat ik door de wind ben verrast omdat die onder het viaduct was weggefallen en plotseling weer aanwezig was op het moment dat we daar onder vandaan kwamen.

Als mevrouw G. meedeelt dat ik roekeloos heb gereden, dan ontken ik dat ten stelligste. Naast de veiligheid van de gedetineerden speelt ook mijn eigen veiligheid en die van mijn collega een rol. Het kan niet zo zijn dat ik ook mijzelf blootstel aan extra risico's tijdens het

transport van gedetineerden. Ik kan mij echter wel voorstellen dat een gedetineerde een rit in een busje van de DV&O als minder comfortabel ervaart. De gedetineerden zitten in kleine ruimten op een hard zitje dat niet is afgeveerd. Dat leidt er toe dat alle rijbewegingen ongedempt aan die passagiers worden doorgegeven.

In dit geval was er geen sprake van het halen van een bepaald tijdstip. Het betrof hier gedetineerden die niet op een bepaalde tijd in de rechtbank aanwezig moesten zijn.

Enkele minuten nadat we op de kant waren terechtgekomen was de door ons gewaarschuwde politie met veel auto's ter plaatse. Kort daarna waren ook twee ambulances aanwezig. We hebben toen veel aandacht besteed aan de gedetineerden, met name de heer K. Hij was namelijk bewusteloos geraakt. We hebben de gedetineerden begeleid naar het ziekenhuis.

U vraagt mij of er een dienstvoorschrift bestaat dat voorschrijft dat er van iedere aanrijding met een dienstvoertuig proces-verbaal wordt opgemaakt. Ik heb samen met mijn collega S. een proces-verbaal opgemaakt. Ik weet niet of de politie dat ook heeft gedaan. Ik heb daar niet om gevraagd. Wel is er een verklaring van mij en mijn collega opgenomen. Ik weet ook niet of er een uitgebreid technisch onderzoek is verricht aan het busje. Wel heeft de politie het bandenprofiel bekeken en de bandenspanning van de rechterwielen gecontroleerd. Dat bleek in orde te zijn. Van de linkerwielen was dat niet mogelijk omdat men niet bij de ventielen kon komen.

Het busje is afgesleept naar een politiegarage aan de Veilingweg. Ik heb later nog geïnformeerd of daar toen nog onderzoek is verricht, maar dat kon mij men niet vertellen omdat de bus daar inmiddels niet meer aanwezig was.

Ik wist bij aanvang van de rit trouwens niet dat mevrouw G. zwanger was. Het was ook niet aan haar te zien. Ik hoorde dat pas later in het ziekenhuis. Als mevrouw G. voor haar transport naar het politiebureau had laten weten dat ze zwanger was, had het transport ook per personenauto kunnen plaatsvinden."

F. Verklaring betrokken ambtenaar S.

De heer S. verklaarde op 19 februari 2003 telefonisch tegenover een medewerker van het Bureau Nationale ombudsman, voor zover van belang voor het onderzoek, het volgende:

"Ik weet mij de zaak waarover u mij spreekt nog wel te herinneren. Die dag reed ik samen met mijn collega D. voor de Dienst Vervoer en Ondersteuning gedetineerden van en naar onder meer huizen van bewaring. Op 11 februari 2002 was ik bijrijder. Mijn functie is dan ook om via een luikje in het busje contact te onderhouden met de te vervoeren gedetineerden. Over de mededelingen van mevrouw G. over het telefoongesprek en de wijze waarop dat heeft plaatsgevonden, kan ik u niets meedelen. Ik weet nog wel dat mevrouw G. op enig moment is ingestapt.

Over de rit vanaf het moment dat mevrouw G. is ingestapt tot aan het ongeval kan ik u het volgende meedelen. Die dag was het slecht weer en er stond veel wind. De rit is echter op een normale wijze verlopen. Als dat op een roekeloze wijze zou zijn gebeurd dan had ik mijn collega daar zeker op aangesproken. Het gaat in dat geval om de veiligheid van alle inzittenden en dus ook om de mijne. Ik herinner mij dat we in noordelijke richting over de Brienoordbrug waren gereden. We zijn toen de doelgroepenstrook in een bocht naar links opgereden omdat we naar Scheveningen moesten. Voor ons reed toen geen verkeer. De rijbaan ging onder de A20 door. Ik herinner mij nog dat we toen langs dikke betonnen pilaren zijn gereden. Nadat we onder de A20 waren doorgereden, brak de achterzijde van het busje naar rechts uit door een plotselinge harde windvlaag. We kwamen daardoor op een wit verdrijvingsvlak aan de rechterzijde van de weg te rijden. Ik schat dat we op dat moment 70 à 80 kilometer per uur reden. Op het moment dat het busje uitbrak, zag ik dat er van rechts over een invoegstrook een vrachtauto kwam aanrijden. Ik waarschuwde mijn collega hiervoor en vroeg hem links aan te houden. We zijn toen met het busje over het verdrijvingsvlak geslipt, tegen de vangrails aangereden en ten slotte op de zijkant terechtgekomen.

Bij controle van de gedetineerden zagen we dat een gedetineerde, de heer K., bewusteloos was. De beide andere inzittenden, mevrouw G. en een andere vrouw waren wel aanspreekbaar. We hebben ons toen bekommerd om de heer K.

Kort nadat we op de kant terecht waren gekomen, arriveerde de door ons gewaar-schuwde politie en konden even later de gedetineerden naar het ziekenhuis worden vervoerd.

Ik weet niet of de politie een proces-verbaal van de aanrijding heeft opgemaakt. Ik heb wel een getuigenverklaring afgelegd en heb zelf een rapport opgemaakt.

U vraagt mij nogmaals naar het gestelde roekeloze rijden van mijn collega D. Ik kan u zeggen dat hij op een normale wijze heeft gereden. Er was geen sprake van tijdsdruk. Het is juist dat we vanwege het later in het ritschema invoegen van de heer K. langer onderweg zouden zijn omdat hij in Scheveningen diende te worden afgeleverd. Ik kan u niet zeggen hoeveel langer we dan onderweg zouden zijn geweest, dat hangt erg van de verkeersdruk af. We hadden geen haast omdat we het einde van onze dienst om 19.00 uur toch niet hadden gehaald. Dit hoort bij het werk en neem ik voor lief. Als je haastig dit werk doet, dan is dat niet goed voor de gezondheid."

G. Reactie verzoekster

Verzoekster berichtte op 31 maart 2003 in reactie op het standpunt van de minister en de verklaringen van de betrokken ambtenaren onder meer:

"Vooral eerst wil ik een reactie geven op de verklaring van de bestuurder en zijn bijrijder.

Hij geeft zelf aan dat hij ± 16.00 uur in de hal van het politiebureau Spijkenisse stond te telefoneren, maar dat hij niet meer weet waar het gesprek over ging, nou dat weet ik nog wel: het ging over een verzekering. Het gesprek duurde ± 10 min. We moesten wachten tot meneer zijn telefoongesprek had afgerond, met wij bedoel ik mezelf, de heer M., de heer St. en de bijrijder, dat kunnen de genoemde politiemedewerkers bevestigen. Waarom ik zeg dat het gesprek een privé getint gesprek leek, bleek uit zijn houding: hij betrok zijn collega er niet bij en toen hij realiseerde dat er een verdachte bijstond heeft hij ons de rug toegekeerd. Nadat hij klaar was, zijn we naar het busje gelopen, mevrouw B., medegedetineerde zat al in het busje, zij zat in de wat zij noemen achterste kooi. Ik werd daarbij gezet, dat geeft al aan dat beide heren het niet zo nauw nemen met de regels/instructies want die waren specifiek gegeven dat ik in alle beperkingen zit en alleen in een kooi moet, dat kunt u terug vinden op de ritschema en de aanvraag voor ophalen en brengen.

Nu wil ik vragen om alles te reconstrueren.

16.00 uur in de hal telefoongesprek duurt ± 10 min. Vertrek vanuit Spijkenisse 16.15 uur. Het ongeval vindt plaats ± 17.04 uur want dan komt de melding binnen. Wat is er dan gebeurd tussen 17.04 en 16.15 uur, dat is niet vermeld.

We zijn eerst naar het gerechtsgebouw gereden om de heer K. op te halen. Mijn raadsman woont in Spijkenisse. Hij rijdt in 20 min. c.q. 30 min. naar het gerechtsgebouw, ja, vergeet u niet dat 16.15 uur spitsuur is. Hoe komen we dan vanuit Spijkenisse naar het gerechtsgebouw, naar de A20 in 49 min. Als er keurig aan de snelheid is gehouden, hoe kan dat alles dan in 49 min. Ik heb geen rijbewijs maar ik heb vrij recent voor de detentie rijlessen gevolgd, volgens mij beschrijf je geen bocht met de snelheid van 80 km/p.u. en al helemaal niet als de weersomstandigheden slecht zijn, want dat was het zeker.

(...).

Nadat we rondgetold zijn en zijdelings met wagen en al lagen, zagen wij de vrachtwagen op ons afkomen. We grepen elkaar vast en dachten dat ons laatste uur had geslagen. (...)

Vervolgens wil ik reageren op de reactie van de minister van Justitie.

T.a.v. onderdeel 1.:

Hou ik het bij bovengenoemde feiten.

Daarnaast wil ik opmerken dat hij niet goed heeft afgestemd en of hij de stukken gelezen heeft. Hij spreekt over slingeren dat het busje op z'n rechterzijde tot stilstand kwam, terwijl het busje op z'n linkerzijde kwam te liggen. Voorts zegt de registratieset: 'ter hoogte van hectometerpaal 355', en de meldkamer zegt 15.2??

T.a.v. onderdeel 2.:

Natuurlijk bestaat er een reële kans dat het lichaam de vrucht spontaan afstoot. Dit is dan wel heel toevallig na een ongeluk, vindt u ook niet. Tot voor het ongeluk was er niets aan de hand. Toen ik onderzocht werd in het ziekenhuis heb ik gelijk te kennen gegeven dat ik 10 weken zwanger ben, want ze wilden foto's maken van mijn schouder/ arm. Na overleg met de arts is dan daar toch maar van afgezien omdat het slecht zou zijn voor het vruchtje.

Maar nu even terug. Zoals ik al eerder zei, zaten we (mevrouw B. en ik) in dezelfde kooi. We werden heen en weer geslingerd. Toen we uiteindelijk tot stilstand kwamen, viel zij ook nog eens boven op mij. Tussendoor wil ik u erop attent maken dat de bestuurder de opmerking maakte dat gedetineerden op een hard zitje dat niet afgevend is, zitten. Rijbewegingen worden ongedempt doorgegeven, beter kan het niet verwoord worden.

En laten we niet vooral niet vergeten dat we geen gordels hebben, want daar hebben ze ontheffing voor, wordt achteraf gezegd. Dus kunt u zich inleven hoe de rit verlopen is, vooral het stukje bij Spaanse polder, daar is de weg hobbelig. We vlogen letterlijk van de stoeltjes, geen enkel houvast. Ik zat onder de blauwe plekken. Na alle tamtam werden zowel ik als de heer K. en mevrouw B., naar het politiebureau Doelwater gebracht. We zijn letterlijk en figuurlijk daar gedumpt. Ik zat in alle beperkingen. Ik ga er vanuit dat u weet wat dat inhoudt. Mijn familie noch mijn advocaat zijn op de hoogte gebracht van het ongeval. Ik verbleef vanaf de maandagavond tot en met de woensdagmiddag op het politiebureau, constante pijn, over mijn hele lichaam had ik van die blauwe plekken. Ik heb al die tijd op pijnstillers geleefd. Herhaaldelijk heb ik gevraagd wanneer ik terug kon naar de PI Nieuwersluis. Reden te meer omdat een politiecel heel wat ongemak met zich meebrengt en ik nog steeds in dezelfde bebloede kleding rondliep. Ik kreeg bloed van mevrouw B. over me heen. Na de zoveelste poging om mijn vraag beantwoord te krijgen, werd mij verteld dat ik naar de rechtbank moest. Inmiddels was het woensdag. Achteraf blijkt dat ze me maar uit gemakzucht daar hebben gehouden omdat ik woensdag toch naar de Raadkamer moest. Stond ik daar in gehavende kleding. Ik leek en voelde me net een zwerver. Toen ik eindelijk terug was te Nieuwersluis kon ik pas de volgende dag gezien worden door de arts. Ondertussen stierf ik van de pijn, ik kreeg steeds maar paracetamol toegediend. Donderdag 14 februari heb ik de dienstdoende arts verteld hoe ik me voelde, maar die nam een afwachtende houding aan. Gezien de klachten aanhielden, hebben ze toen de verloskundige laten komen. Die probeerde naar de hartslag te luisteren maar we hoorden alleen geruis. Ze vertrouwde het niet. Ze had toen een afspraak gemaakt voor een echo in het ziekenhuis. Dat was voor de week daarop. Helaas was het niet meer nodig. 22 februari begon ik te bloeden. Ik heb middels de oproep gevraagd om hulp. Er werd een arts gebeld, die nam niet de moeite om te komen. Hij deelde via een bewaker telefonisch aan mij mee dat een bloeding hoort bij een zwangerschap. Nou dit wil ik u vertellen. Ik heb 5 kinderen ter wereld gebracht, voldragen 9 maanden, nooit complicaties gehad en zeker nooit een bloeding zoals die arts beweerde. Zondag begint het bloeden erger te worden. De arts werd weer gebeld maar die vertikte het om te komen. Wederom

deelde hij telefonisch aan de bewaker mee dat ik dan een miskraam heb. Knap hè, om een diagnose telefonisch, zonder me gezien te hebben, te stellen. De maandag daarop werd ik pas gezien door een arts van de inrichting. Die gaan dat constateren wat ik al wist nl. dat ik mijn kindje kwijt was. Conclusie: alle symptomen van een miskraam waren aanwezig, hoge lichaamstemperatuur, pijnlijke onderrug die uitstraalde naar mijn linkerbeen. Alleen wist ik niet dat ze bij de miskraam hoorden omdat ik dat nog nooit had meegemaakt. Ik heb mijn advocaat meteen in kennis gesteld. Die heeft toen meteen brieven gestuurd naar de directeur om hem ter verantwoording te roepen. We werden steeds van het kastje naar de muur gestuurd. Ook heeft hij de rechtbank gevraagd om het bevel tot beperking op te heffen, omdat ik nog steeds in alle beperkingen zat en ik mijn verdriet met niemand kon delen. Hij heeft herhaaldelijk verzocht om opheffing maar de rechtbank was onverbiddelijk, en dan citeer ik hen: 'de belangen van het onderzoek wegen zwaarder dan de belangen van mevrouw G.'.

Dus bleef ik 4½ maand in alle beperkingen. 4½ maand lang 24 uur in een cel, kunt u zich voorstellen wat dat psychologisch met iemand doet??

Dus mijns inziens is de miskraam wel degelijk het gevolg van het ongeluk.

Mijn rechterarm, nou die erkent hij wel en dat vind ik positief."

H. Reactie minister van Justitie

1. Bij brief van 2 juli 2003 liet de minister van Justitie onder meer weten:

"Mevrouw G. geeft in haar brief aan dat zij tijdens het vervoer tezamen met een medege-detineerde in een gecompartmenteerde ruimte is geplaatst. In (...) de Vervoersinstructie Dienst Vervoer en Ondersteuning is onder meer bepaald dat indien op de te vervoeren gedetineerde het bevel 'beperkingen' van kracht is, de coördinator/wagencommandant er zorg voor draagt dat deze gedetineerde in afzondering wordt vervoerd. Volgens de gegeven transportorder (...) was op mevrouw G. het bevel 'beperkingen' van kracht en mocht zij in het geheel geen contact hebben met anderen. Dit is tijdens het vervoer niet in acht genomen en mevrouw G. is tezamen met een medege-detineerde in een gecompartmenteerde ruimte geplaatst. Deze tekortkoming van DV&O vormt evenwel geen onderdeel van de klacht.

Ten aanzien van het vervoer van gedetineerden is er een vrijstelling inzake het gebruik van autogordels. Deze vrijstelling geldt uitsluitend voor de gecompartmenteerde ruimtes van die voertuigen. Bijgevoegd treft u aan de beschikking van de minister van Verkeer en Waterstaat waarin deze vrijstelling gegeven is (...). De reden voor de vrijstelling is dat het uit het oogpunt van persoonlijke veiligheid en beveiliging van justitiabelen en de veiligheid van het begeleidend personeel ongewenst is dat in deze ruimtes autogordels aanwezig zijn.

Mevrouw G. werd in een dergelijke ruimte vervoerd, zodat op haar vervoer de genoemde vrijstelling van toepassing was.

De overige met betrekking door verzoekster naar voren gebrachte feiten geeft mij geen aanleiding mijn standpunt met betrekking tot het oorzakelijk verband tussen het ongeval en de afgebroken zwangerschap, zoals dat is geformuleerd in mijn brief van 13 februari 2003, te herzien."

2. Bij zijn reactie voegde de minister een beschikking van de minister van Verkeer en Waterstaat van 27 maart 2000, waarin onder meer staat vermeld:

"DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Overwegende, dat voor het vervoer van justitiabelen voertuigen worden gebruikt die zijn voorzien van gecompartmenteerde ruimtes;

dat de zitplaatsen in deze gecompartmenteerde ruimtes (celruimtes) van zowel personenauto's als bedrijfsauto's ingevolge de artikelen 5.2.47 onderscheidenlijk 5.3.47 van het Voertuigreglement voorzien moeten zijn van autogordels;

dat ingevolge artikel 59 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 van de aanwezige autogordels gebruik gemaakt moet worden;

dat het uit een oogpunt van persoonlijke veiligheid en beveiliging van de justitiabelen en de veiligheid van het begeleidend personeel ongewenst is dat in deze celruimtes autogordels aanwezig zijn;

dat door aanwezigheid van autogordels de kans bestaat dat deze onder andere worden gebruikt bij pogingen tot zelfdoding, bij onderlinge conflicten of om uitstappen te voorkomen;

dat de genoemde veiligheidsbelangen van de justitiabelen en het begeleidend personeel vooralsnog zwaarder wegen dan het belang van de veiligheid die wordt geboden door het gebruik maken van de autogordel;

Gelet op artikel 147 van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

Ten behoeve van voertuigen die in opdracht van de overheid worden gebruikt voor het vervoer van justitiabelen wordt vrijstelling verleend van het bepaalde in de artikelen 5.2.47 en 5.3.47 van het Voertuigreglement inzake de verplichte aanwezigheid van autogordels, en in artikel 59 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 inzake het gebruik van autogordels, met dien verstande dat deze vrijstelling uitsluitend geldt voor de gecompartmenteerde ruimtes (celruimtes) van die voertuigen."

I. Nadere reactie verzoekster

Verzoekster liet in reactie op het bericht van de minister van Justitie weten dat zij bij haar standpunt bleef dat de miskraam veroorzaakt was door het ongeval.

Achtergrond

Toetsing door de Nationale ombudsman van de klacht over een beslissing van een bestuursorgaan tot gehele of gedeeltelijke afwijzing van een aanvraag om schadevergoeding.

In het geval van een klacht over een besluit van een bestuursorgaan tot (gedeeltelijke) afwijzing van een verzoek om schadevergoeding dat kan worden onderworpen aan het oordeel van de bestuursrechter is de Nationale ombudsman niet bevoegd.

Staat bij zo'n klacht de weg naar de bestuursrechter niet open, zodat de Nationale ombudsman ter zake wel bevoegd is, dan stelt de Nationale ombudsman zich terughoudend op. In zo'n geval is immers de burgerlijke rechter de instantie die bij uitsluiting bevoegd is om bindend te beslissen over de vraag of, op grond van bepalingen van burgerlijk recht, het betrokken bestuursorgaan is gehouden om de gestelde schade te vergoeden.

Alleen wanneer in zo'n geval naar het oordeel van de Nationale ombudsman de aanspraak van betrokkene op schadevergoeding, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het betrokken bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzende besluit heeft kunnen komen, wordt dat besluit tot weigering van de gevraagde schadevergoeding aangemerkt als een niet-behoorlijke gedraging.

In de overige gevallen gaat de Nationale ombudsman ervan uit dat het in beginsel vrijstaat aan het betrokken bestuursorgaan om te betwisten dat het gehouden is tot het vergoeden van de gestelde schade, en om zich in verband daarmee op het standpunt te stellen dat de vraag naar die gehoudenheid - eventueel - moet worden beantwoord door de burgerlijke rechter. In die gevallen zal er voor de Nationale ombudsman geen reden zijn om het besluit tot weigering van de schadevergoeding aan te merken als een niet-behoorlijke gedraging.