



*Pro Veritas
Sine Acceptione
Personarum*

CARIBBEAN INVESTIGATIVE AGENCY N.V.

**Stuk van overtuiging zijnde een rapport
relaterende een onderzoek verricht in de
periode van 8 januari 2005 tot en met 21
januari 2005, naar aanleiding van een
verkeersongeval op of omstreeks
4 januari 2005.**

This report is provided as a CONFIDENTIAL AND PRIVILEGED DOCUMENT between the addressee and the author. Any other use or reproduction without the expressed written consent of the addressee is expressly forbidden. Any misuse of this report, including but not limited to quotation in part without written consent of the addressee and author is forbidden. This report is based upon the information contained within the report and known to the investigators at the time of the writing of the report. Any additional facts and/or circumstances which are discovered after the above date of report, could result in the amending of the conclusion(s) rendered in the report.

INHOUDSOPGAVE

- I. Algemeen
- II. Partijen
- III. Vraagstelling
- IV. Omschrijving plaats des ongevals
- V. Beschikbare feitelijke informatie
- VI. Onderzoek plaats des ongevals
- VII. Onderzoek aan betrokken motorrijtuigen
- VIII. Snelheidsanalyse
- IX. Verklaringen van bestuurders
- X. Conclusies
- XI. Epiloog
- XII. Vrijwaringsverklaring
- XIII. Sluiting

Onderwerp:

(Technisch) onderzoek betrekking hebbende
op verkeersongeval d.d. 4 januari 2005
op de samenkomst van wegen, gevormd door de
Van Engelenweg en de Minervastraat op Curaçao.

RAPPORT

Ik, Elrick Francis Raymon RUITER, gediplomeerd technische
rechercheur, verklaar het volgende te hebben verricht en
bevonden

I. ALGEMEEN:

Naar aanleiding van een verkeersongeval, welke heeft
plaatsgevonden op of omstreeks 4 januari 2005 te 16:50Q
uur op de voor het openbaar rij- of ander verkeer
openstaande weg, de samenkomst van wegen gevormd door
de Van Engelenweg en de Minervastraat op Curaçao, heb ik,
op in de periode van 8 januari 2005 tot en met 21 januari
2005, in opdracht van Cunningham & Lindsey N.V., een
tactisch/technisch onderzoek verricht, naar de aard en
toedracht van dat ongeval.

De gegevens waarvan ik mij bij dit onderzoek heb bediend
waren:

- I. Een door de zorg van de C.R.S.-functionaris C. Pietersz
ingevulde N.A.V.V. formulier, aangevuld met opmetingen en
digitale fotografische opnames m.b.t. het ongeval.
- II. Eigen onderzoek.
- III. Uit natuurwetenschappelijk onderzoek ontworpen formules
en tabellen.
- IV. Bij botsingsproeven gedane opmetingen van de Insurance
Institute for Highway Safety.

In dit rapport zijn een achttal fotografische opnames verwerkt, genummerd van 1 tot en met 8, voorzien van verklarende onderschriften. De fotografische opnames en hun onderschriften maken deel uit van dit rapport.

II. PARTIJEN:

Als partijen in deze kwestie kunnen de navolgende personen in de navolgende hoedanigheden worden aangemerkt:

1. Erven wijlen A.M. Grion-Rossi, gewoonde hebbende te Danzastraat nummer 6 als eigenaresse en bestuurster van het motorrijtuig, voorzien van het kenteken 0-59D
2. Lusa Enterprises N.V., gevestigd te Flamingoweg nummer 5, als eigenaar van het motorrijtuig, voorzien van het kenteken 94-95K.
3. G.F. Schotte, wonende te Cas Coraweg nummer 48D als bestuurder van het motorrijtuig, voorzien van het kenteken 94-95K.
4. R. Hartmans v.d. Rijdt, wonende te Van Engelenweg nummer 29, als eigenaar van de erfscheidingsmuur behorende bij perceel Van Engelenweg nummer 29.

III. VRAAGSTELLING:

Bij het verrichten van dit onderzoek heb ik mij voornamelijk gebogen over de navolgende vragen:

- I. Wat kan uit de beschikbare feitelijke informatie, aangevuld met mijn onderzoek worden afgeleid omtrent de feitelijke plaats van het ongeval?
- II. Wat kan uit de beschikbare feitelijke informatie aangevuld met mijn onderzoek worden afgeleid omtrent de toedracht van het ongeval?
- III. Wat kan aan de hand van de beschadigingen en het eventueel ter plaatse aanwezige sporenbeeld worden afgeleid ten aanzien van de snelheid waarmee partijen het conflictpunt naderden.
- IV. Wie is of zijn als aansprakelijke partijen aan te merken?

IV. OMSCHRIJVING PLAATS DES ONGEVALS:

De Van Engelenweg verliep ter plaatse (nagenoeg) van zuid naar noord en bestond uit één rijbaan. De rijbaan was ongeveer 6,00 meter breed, was verhard (DAB). Het wegdek verkeerde in slechte staat van onderhoud vanwege gaten en accumulatie van water, omstandigheden, die van invloed waren op de remweg van voertuigen. De Minervastraat

verliep van oost naar west en vormde met de Van Engelenweg een voor al het verkeer duidelijk te onderscheiden T-kruising van wegen. Ter plaatse bevonden zich hoofdzakelijk commerciële panden en woonhuizen en op het van belang zijnde weggedeelte mondden er geen andere wegen uit. Het maximum snelheid ter plaatse bedroeg 60 km/h.



Foto 1: Algemene indruk van de Van Engelenweg, gezien vanaf de T-kruising met de Minervastraat in zuidelijke richting.



Foto 2: Algemene indruk van de plaats des ongevals, gezien vanaf de Van Engelenweg in noordelijke richting

V.BESCHIKBARE FEITELIJKE INFORMATIE:

Uit de beschikbare informatie kan aan de hand van de sporen en andere feitenmateriaal het volgende worden afgeleid:

Het motorrijtuig, voorzien van het kenteken 0-59D, reed vanaf de uitmonding van de Minervastraat de rijbaan van de Van Engelenweg op, kennelijk met de bedoeling om linksaf te slaan en haar weg in zuidelijke richting te vervolgen en werd in de linkerflank aangereden door de over de rijbaan van de Van Engelenweg in noordelijke richting rijdende volremmende 94-95K. Hoofdzakelijk als gevolg van de vaart van de 94-95K hebben beide motorrijtuigen een nader te noemen afstand in de post-crash phase afgelegd. Waarna de 94-95K in botsing kwam met de erfscheidingsmuur van perceel Van Engelenweg 29 en aldaar tot stilstand kwam.

VI. ONDERZOEK PLAATS DES ONGEVALS:

Op de plaats des ongevals waren er in de onderzoeksperiode, behoudens de contactsporen op de erfscheidingsmuur van perceel van Engelenweg 29, geen sporen meer waarneembaar die aan het verkeersongeval op 4 januari 2005 konden worden gerelateerd. Uit de door de zorg van de CRS en verkeerspolitie vervaardigde documentatie en opname valt te putten dat de 0-59D in de post-crash phase een niet rollende verplaatsing in noordelijke richting (tegengesteld aan de voorgenomen richting) heeft ondergaan ter lengte van 26,85 meter. Voorts heeft de 94-95K een driftspoor achtergelaten, aan de hand van het fotomateriaal enb de schade aan het muur gereconstrueerd, over een afstand van ongeveer 19 meter. Het uitzicht voor het verkeer op de Minervastraat, met de bestemming om linksaf de Van Engelenweg op te rijden was zeer beperkt vanwege hoge en dichte begroeiing in de linkerberm, tot op 40 centimeter van de rijbaan van de Van Engelenweg, en het feit dat de Van Engelen weg in de aantocht tot de t-kruising een linksomgaande kronkel maakte. En op ongeveer 200 meter daarvoor een helling heeft.



Foto 3; Opname van de 0-59D in de post-crash phase.



Foto 4; Opname van de 94-95K in de post-crash phase. Op de voorgrond zijn een gedeelte van de driftsporen zichtbaar.



Foto 5: Opname van een deel van de begroeiing in de linkerberm van de Minervastraat, de kronkel en de helling van de Van Engelenweg. Met een pijl wordt een door de wegsituatie bijna aan het zicht onttrokken motorrijtuig aangegeven. (achter de achter de roodgelakte bus rijdende auto)

VII. ONDERZOEK AAN BETROKKEN MOTORRIJTUIGEN:

Het motorrijtuig, voorzien van het kenteken 0-59D, vertoonde schade in de linkervoorflank, waarbij de wielophanging zwaar werd beschadigd.



Foto 6: Opname van de linkerflankschade aan de 97-64H

Het motorrijtuig voorzien van het kenteken 94-95K, vertoonde zware voorkantschade met doorwerking tot in de kreukerzone midden op het dak.



Foto 7: Opname van de voorkantschade aan de 94-95K.

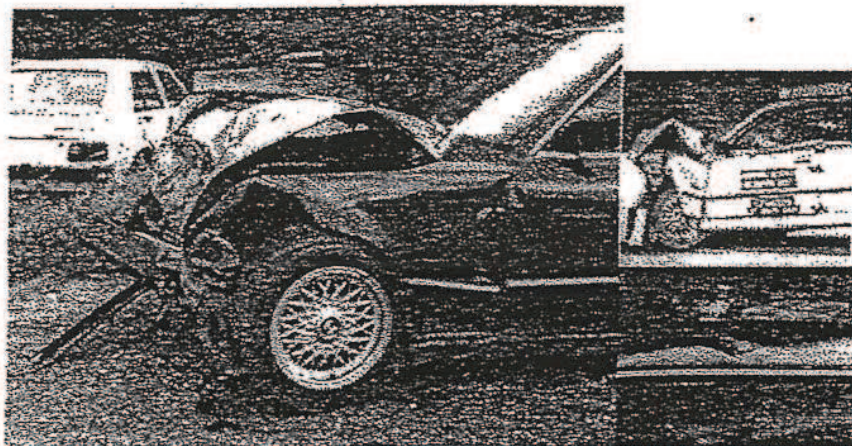


Foto 8. Idem foto7, doch van opzij. Bijgeplaatst een foto van de doorwerking tot in het dak en een foto van de IIIHS scheve centrale botsproef tegen een volkomen onverplaatsbaar voorwerp, van een qua massa bouwjaar en model gelijksoortige voertuig.

VIII. SNELHEIDSANALYSE:

Uit de beschikbare feitelijke informatie aangevuld met mijn onderzoek zijn van geen feiten of omstandigheden gebleken waaruit valt af te leiden dat de 0-59D met ongepaste snelheid het conflictpunt was genaderd.

Ter beoordeling van de snelheid waarmee de 94-95K het conflictpunt naderde dient rekening te worden gehouden met de volgende factoren:

- a. Een gezien het onderling verband van de sporen, kennelijk van de 94-95K afkomstige drift-bandenspoor ter

- lengte van ongeveer 19 meter op droog dichtasfaltbeton. Bij toepassing van uit natuurwetenschappelijk onderzoek ontworpen formules onder de geschetste omstandigheden volgt dat de snelheid van de 94-95K bij het in de drift raken bij benadering 67,55 km/h bedroeg.
- b. De onder de kracht van de massa en snelheid van de 94-95K teweeggebrachte niet rollende verplaatsing van de 0-59D over een afstand van ongeveer 26,85 meter, waarbij rekening is gehouden met het massaverschil tussen beide voertuigen. Bij toepassing van uit natuurwetenschappelijk onderzoek ontworpen formules volgt dat de snelheid, benodigd voor deze verplaatsing ongeveer 48,75 km/h bedroeg
 - c. De voorkantschade van de 94-95K, als gevolg van de botsing met de 0-59D en de erfscheidingsmuur, uitgaande van het feit dat de voorkant van de 94-95K vóór de botsing onbeschadigd was, in ieder geval niet noemenswaardig beschadigd was. Bij deze botsing dient rekening te worden gehouden met het feit dat de voorkant van de 94-95K, door de botsingen vervormd werd. De wet van behoud van energie stelt dat energie nooit verloren gaat. Bij een botsing wordt de kinetische energie (De kinetische energie (bewegingsenergie) van een bewegend voorwerp is evenredig met de massa en het kwadraat van de snelheid) omgezet in o.a. vervormingsenergie, geluid en warmte. Vergeleken werd de voorkantschade van de 94-95K en de schade als gevolg van een z.g. "offset crash test" (de scheve centrale botsing) aan diverse qua massa en dimensies nagenoeg gelijksoortige motorrijtuigen, uitgevoerd door de Insurance Institute for Highway Safety waarbij met een snelheid van 64 km/h tegen een volkomen onverplaatsbare vaste voorwerp wordt opgebotst. Uit deze vergelijking kan vanwege het feit dat er in onderhavige kwestie van meerdere botsingen tegen verschillende voorwerpen sprake is, geen objectieve indicatiesnelheid aan de hand van het schadebeeld worden gecalculeerd
 - d. De flankschade aan de 0-59D dient ook omgezet te worden in snelheid. Echter gezien de locatie van de schade en de ondervonden verplaatsing in de post crash phase, zijn er geen objectieve gegevens voorhanden die een uitdrukking van de snelheid benodigd voor de vervorming kunnen onderbouwen.

Resumerende kan met enige zekerheid worden verklaard dat de snelheid waarmee de 94-95K het conflictpunt naderde boven de 116,30 km/h was.

IX. VERKLARINGEN VAN BESTUURDERS:

Op 11 januari 2005 heb ik een gesprek gevoerd met betrokkene G.F. Schotte, bestuurder van de 94-95K, naar aanleiding van het ongeval op 4 januari 2005. Met zijn toestemming is het gesprek digitaal opgenomen. De opname zal op CD bij dit rapport worden aangeleverd.

Van belang voor de beoordeling van feiten valt uit de verklaring van Schotte het volgende te putten:

- Dat er vóór hem uit geen verkeer reed.
- Dat er geen verkeer uit tegengestelde richting naderde.
- Dat hij op enig ogenblik een groengelakte personenauto voor hem op de rijbaan heeft gezien.
- Dat hij getracht heeft om door krachtig af te remmen en uit te wijken een aanrijding te voorkomen.
- Dat hij bekend is met de plaatselijke situatie en hij de weg met hoge frequentie berijdt.
- Dat hij op de hoogte is van het feit dat et uitzicht vanaf de Minervastraat op de Van Engelenweg voor het linksafslaand verkeer belemmerd is.
- Dat hij gevoeld heeft dat zijn rempedaal aan het schudden ging toen hij krachtig afremde.

Een analyse van vorengerelateerde feiten en omstandigheden brengt mij tot de volgende conclusies:

X. CONCLUSIES:

Uit de beschikbare feitelijke informatie, aangevuld met mijn onderzoek rekening houdend met hetgeen uit algemeen natuurwetenschappelijk onderzoek is komen vast te staan, kan volgens mijn overtuiging het volgende worden verklaard:

- a. **Uit de door de zorg van de CRS en verkeerspolitie vervaardigde ongevalsdocumentatie en opname aangevuld met mijn onderzoek valt af te leiden dat het**

- ongeval zich heeft voorgedaan op de voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg, de Van Engelenweg ter hoogte van de T-kruising met de Minervastraat op Curaçao
- b. Er van geen feiten of omstandigheden zijn gebleken waaruit valt af te leiden dat de 0-59D met ongepaste snelheid het conflictpunt was genaderd, terwijl aan de 94-95K indicatief een snelheid kan worden toegeschreven van minimaal 116,30 km/h.
 - c. Het ongeval veroorzaakt is door de vaststaande hoge snelheid ondanks de plaatselijke bekendheid van de bestuurder van de 94-95K in combinatie met de onoverzichtelijkheid van de wegsituatie.
 - d. Er van geen feiten of omstandigheden zijn gebleken waaronder de bestuurder van de 0-59D verkeer met een rijgedrag als die van de 94-95K mocht verwachten en daarop bedacht had moeten zijn, immers uit de plaatselijke situatie had zij niet anders kunnen handelen. Had de bestuurder van de 94-95k zich aan de terplaatse geldende snelheidsbeperking gehouden dan had hij nog ver vóór het ontmoetingsmoment met de 0-59D zijn motorrijtuig, al had dat niet gehoeven aangezien de 0-59D de linksafmanoeuvre volledig had kunnen uitvoeren, tot stilstand kunnen brengen.

XII. VRIJWARINGSVERKLARING:

De inhoud van dit rapport is vertrouwelijk en dient uitsluitend voor gebruik voor het doel waartoe het is opgesteld. De conclusies in dit rapport zijn gebaseerd op informatie vermeld in dit rapport en aan rapporteur bekend ten tijde van het opstellen van dit rapport. Eventuele aanvullende feiten of omstandigheden, die ontdekt worden

na sluitingsdatum van dit rapport, kunnen aanpassing van de conclusies vermeld in dit rapport met zich meebrengen.

XIII.SLUITING:

Door mij naar eer en beste kennis van zaken, zonder persoonlijke danwel andere belangen opgemaakt dit rapport teneinde te dienen waar zulks behoort en gesloten te Willemstad op 24 januari 2005.

De rapporteur,

E.F.R. RUITER.

Noot: De rapporteur en Caribbean Investigative Agency aanvaarden ten aanzien van de inhoud van dit rapport geen verantwoordelijkheid jegens anderen dan de opdrachtgever en het doel waartoe het is opgemaakt.

P. 10151

Nederlandsche Aardbeveiligings-Vereniging van Verzekeraars
 Association of Companies in the League of Antwerp Holland
 (and) the Association of the Netherlands Insurers

RELATO DI AKSIDENTE DI TRAFICO
 SCHADEMELDING MET BETREKKING TOT AANREIDING
 TRAFFIC ACCIDENT REPORT

Luga di aksident
 Plaats aanrijding
 Place of accident

Van Engelenburg Plek Minervola

Fecha i Ora / Datum en Tijd / Date and Time

04 Jan 2005 16.00

Vehikulo / Voertuig / Vehicle

A

B

C

Número di denso di vehikulo

A.M. GEON ROOS

Naam eigenaar voertuig

Name of owner vehicle

DANIEL S. ROTT 64

Número di shofar

Naam bestuurder

Name of driver

Direkshon di shofar

Adres bestuurder

Address driver

Número di telefon di shofar

Telephone number bestuurder

Telephone number driver

GRON - ROOS

SCHOTTE GERT

CA. LORANES apt

Fecha di anisemiento di shofar

Gedooriedatum bestuurder

Birthdate driver

15 juni 1936

15 sept 1991

No. ribbewijs

No. rijbewijs

No. license

3600P 3/0

Valido te

Geldig tot

Expiration date

21 mei 2007

Kompania di seguro

Verzekeringmaatschappij

Insurance Company

ING Fatum

H

NED 15 JAN 1991

Responsabilidat kontra tersera parte

Casco

WA, WA + Casco

3rd Party Liability, Comprehensive

WA + CASCO

12 mei 2005

B

HARTMANS Ltd

Rudolf

Número di Polisa

Polisnummer

Policy Number

10132680

2

Van Engelenburg 2

7365490

Número di Vehikulo

Kenteken

License Plate

O-59-D

94-95 K

Slas 25 #

Marka / Merk / Marke

Modelo / Model / Model

Kolo / Kleur / Color

Mercedes

BMW

goud

rood

zwart

Dato na vehikulo
Schade aan vehikulo
Damage to vehicle

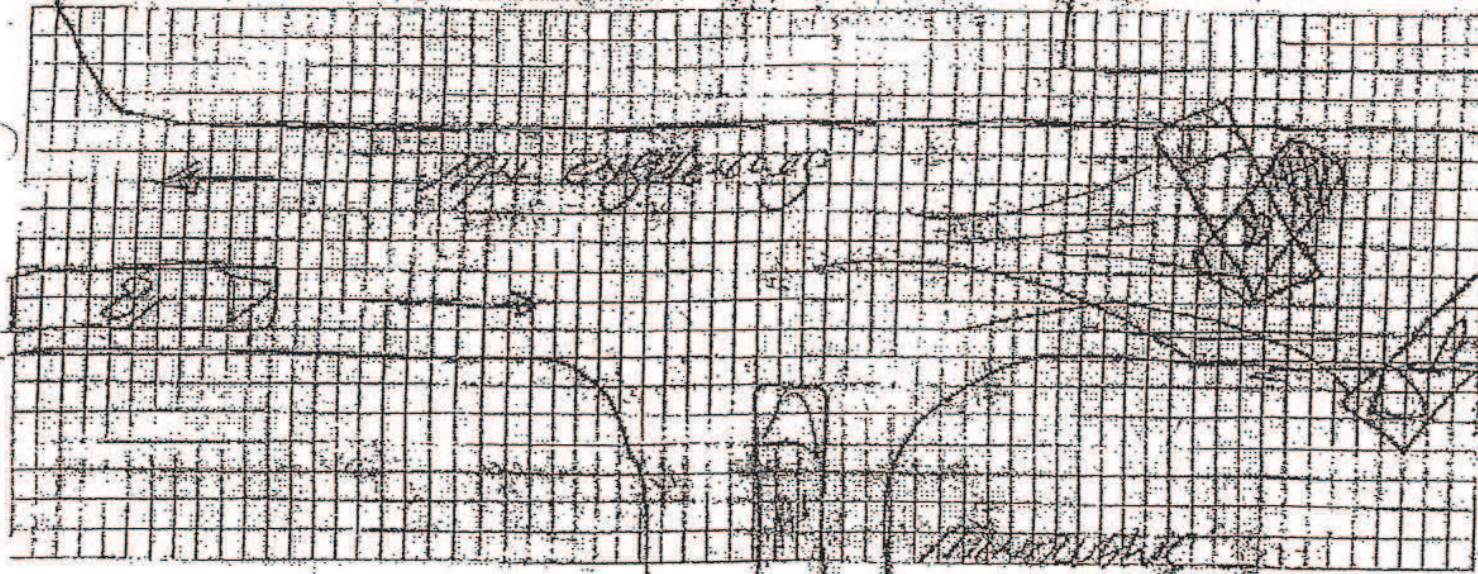


Relato di aksidente / Theedracht aanrijding / Description of accident

De Opleiding

Dina was minn postbel un des ripetien tebelun di a manen in a aksidente a ruwa inga.
Geef een zo goed mogelijke omschrijving (inhoudt schets) van hoe het ongeval heeft plaatsgevonden.
Give as good as possible a description (including of accident) of the way the accident happened.

145 29



Namber di testigu / Naam getuigen / Name of witness

Si. 145 29 de Diner Diner

Namber di hariko / Naam slachtoffer / Name injured

Si

Namber di agense polisial / Naam van de politieagent

Naam of police official

Si

Fechu / Datum / Date

Luga / Plaats / Place

01 Jan 2005 Van Engelenburg T.H. M. M. M.

Firma / Handtekening / Signature

Driver A

A. 145 29 de Diner Diner

Driver B

A. 145 29 de Diner Diner

Driver C

Parafirma di a formalario di FO TO ENSELA ASSEPTASHON DE PALTA: e ta un kompilashon di datos ku ta faseria
parafirma di de reklamo.

Ondertekening van dit formulier HOUDT GERN ERKENNING VAN SCHULD IN; het is een samenvatting van gegevens
welke de schade afhandeling vergemakkelijken.

Signing this form DOES NOT MEAN THE ACCEPTANCE OF BLAME; it is a summary of details that will facilitate our
handling your claim.

Kualke informashon inkorekto n falsu tin kumpra konsekuensha ku lo por perde bo derecho riba dano perhudalo.
Elke verkeerde of onjuiste opgave kan verliezen van het recht op schadevergoeding tot gevolg hebben.
Any incorrect or false information could lead to the loss of the right of indemnification.

CRS Verklaring

CRS Vertegenwoordiger: Cuthbert Pietersz

Plaats aanrijding: Van Engelenweg t-kr Minervastraat

Datum: 04-01-05

Kentekens van betrokken auto's: 0-59D 94-95K

Verklaring:

Ami Cuthbert Pietersz a juga na un aksidente ku a tuma luga :

Van Engelenweg t-kr Minervastraat

Na e sitio ma enkontra dos auto numerá 0-59D 94-95K

Huntu ku su respektivo shofernan.

Un persona a indentifika su mes komo Schotte Gerrit i bisa ku e tabata shofer di auto "B" numerá 94-95K

Shofer di auto "B" numerá 94-95K a deklará lo siguiente na mi:

Mi ta bini di Sta Rosaweg i ma subi Van Engelenweg pa mi bai direkshon di Cas Coraweg i mi a hanja mi ku un auto diripiente riba kaminda mi dilanti i mi a dal den dje.

Na momentu ku mi a juga na e sitio Personal di Ambulans a kaba di saka shofer di auto "A" for di den auto i shofer di auto "B" mi no por a papia ku shofer di auto "A" pasombra e tabata tin hopi dolo i tabata papia jen kos bruwa sigun ma kompronde di e polis ku si a papia kune, pesey mi no tin deklarashon di auto "A".

Mi a papia ku shofer di auto "B" i ela bisa mi ku eta bini i diripiente e auto a sali su dilanti.

Tabata tin un hende ku tabata para dilanti su trabou den Van Engelenweg i ela bisa ku ela mira un auto maron pasa masha duru mes i despues ela tende un zonido duro ora ela hala pe wak kiko a sosode ela mira ku a pasa un dalmentu na un krusada.

Auto "B" a dal den auto "A" i bente 26 meter mas leeuw for di kaminda nan a dal .

Auto "A" a sali 3 meter riba kaya na momentu ku auto "B" a dal den dje i auto "A" a bai para 26 meter mas leeuw for di kaminda e impakto a sosode.

Na e salida di Minervastraat tin hopi mondi den un kura di kas ku ta stroba bista di automobilistanan ku tin ku sali .

Wak e potret nan pa mas detaye di e aksidente i foto.

January 04, 2005 || 16:50:00 || VAN ENGELENWEG

Type of accident	CAR ACCIDENT		
Official type			
Date	04 JANUARY 2005	Time	16:50:00
Place	VAN ENGELENWEG		
Corner			
Reference	MINERVA STRAAT		
Remarks			
Accident type		Document	00100120050104005001
Reconstruction	No	Original date	
Incomplete	No	Hit and run	No
Injured	No	Deceased	No
Red notes			

At fault		Authority		Date and time	
Authority notes					

0-59D

94-95K

[C]

OWNER

Last name	GRION-ROSSI	KAS NO 29
First name	A.M.	
Address	DANZA STRAAT 6	

DRIVER

ID		
Last name	GRION-ROSSI	SCHOTTE
First name	ANNA	GERRIT
Address	DANZA STRAAT 6	CAS CORAWEG APT
Telephone		7365490
Date of birth	15 JUNE 1936	09 SEPTEMBER 1971
Place of birth	ITALIE	CURACAO

LICENSE

license	Yes	No	Yes
Number	36088 B	NBZ	
Country	CURACAO	CURACAO	CURACAO
Valid until	21 MARCH 2007		

INSURANCE

Company	FATUM	
Risk holder	FATUM	
Type	WA/CASCO	
Valid until	12 MAY 2005	
Policy	101326810	

VEHICLE

Licence plate	0-59D	94-95K
VIN number		
Brand	MITSUBISHI	BMW
Model	LANCER	735L
Color	GROEN	ZWART
Year	1998	
Right Steering	No	No

REMARKS

Remarks	
---------	--

WITNESS (0)

ID 1	
Name 1	
Telephone 1	
ID 2	
Name 2	
Telephone 2	

VICTIM (0)

ID 1	
Name 1	
Telephone 1	
ID 2	
Name 2	
Telephone 2	

Police officer 1	
Police officer 2	
Traffic officer 1	
Traffic officer 2	
Presence ambulance	