Vastgepind door versmolten vezels

Een bejaarde man overlijdt na een frontale botsing tussen twee voertuigen. De man uit het andere betrokken voertuig ontkent de bestuurder te zijn. Gespecialiseerd onderzoek wijst echter uit dat door de klap vezels van zijn broek versmolten zijn met het plastic van het dashboard, schuin onder het stuur.

De Renault Laguna van de verdachte na de frontale botsing. K. ontkende zelf achter het stuur te hebben gezeten.

165697_Blauw_NR7_2016.indd 22 22-07-16 10:12

Tekst: Joan Kurpershoek · **Foto's**: NFI

Bij de meldkamer in Eindhoven komt op zondagavond 11 januari 2015 rond 23.30 uur een melding binnen van een zwaar ongeval op de Broekdijk bij Nuenen. Vermoedelijk zijn twee auto's frontaal tegen elkaar gebotst. De Broekdijk is een smalle provinciale weg tussen boerderijen door, die bijna uitsluitend door mensen uit de streek wordt gebruikt. Sommigen kennen hem als hun broekzak, zo weet Remy Blommaert, buurtbrigadier Nuenen Oost en betrokken bij het latere onderzoek. "Er wordt op die weg dan ook nogal eens hard gereden."

Ook de twee mannen die betrokken zijn bij het ongeval kennen de provinciale weg goed. De 83-jarige bestuurder van de Peugeot 206 woont vierhonderd meter verderop; op die zondagavond was hij bijna thuis na zijn wekelijkse kaartavondje. Na de botsing zit hij nog zwaar gewond in zijn auto als de hulpdiensten ter plaatse komen. Het voertuig staat met een gehavende voorkant dwars op de weg. De 44-jarige eigenaar van de andere auto woont een paar kilometer verderop. Ook hij was vermoedelijk onderweg naar huis. Zijn Renault Laguna ligt aan de linkerkant van de weg schuin in de sloot, maar zelf is hij nergens te bekennen.

Getuigen De politiemensen van de noodhulp treffen op de plaats ongeval wel drie getuigen aan. Een van hen bewoont een nabijgelegen boerderij. Hij hoorde de klap en is toegesneld. De twee anderen zijn automobilisten, een man en een vrouw, die de botsing zelf niet hebben gezien maar vermoedelijk wel heel kort daarna ter plaatse waren. De man vertelt dat zijn broer in de Renault zat en gewond door een neefje naar het Catharina Ziekenhuis in Eindhoven is gebracht.

Gezien de ernst van het ongeval wordt de Verkeersongevallenanalyse (VOA) van de eenheid Oost-Brabant ingeschakeld. Die concludeert na technisch onderzoek, dat de Renault hoogstwaarschijnlijk geheel op de verkeerde weghelft reed. "Onze collega Theo Meert heeft daar 's nachts het onderzoek gedaan", zegt Paul van Kaathoven, forensisch rechercheur van de VOA. "Er waren niet zo veel sporen op de weg, maar wel voldoende om te concluderen dat alles zich op één weghelft heeft afgespeeld. De Renault was tegen de rechtervoorzijde van de andere auto gebotst. Na de frontale botsing was de Renault zijdelings naar links de berm ingegaan. Daarbij raakte de linker achterkant een boom, waarna hij in de sloot belandde."

Overleden Terwijl het slachtoffer in de Peugeot geholpen wordt door een ambulancemedewerkster, bevestigt hij dat de tegenligger op zijn weghelft reed. Hij heeft nog geprobeerd weg te sturen van zijn tegenligger, vertelt later officier van justitie Patrick van Hees, die het vervolgonderzoek leidde. "Maar daarvoor ging het te snel en was de weg te smal. Hij kon geen kant op."

De man wordt in kritieke toestand naar een ziekenhuis in Veldhoven gebracht, maar overlijdt daar enkele uren later door een hartstilstand. Volgens de schouwarts is het een niet-natuurlijke dood, als gevolg van een forse klap van buitenaf, op de voorkant van het lichaam. Daardoor zijn verscheidene botten gebroken en heeft de hartspier een kneuzing opgelopen met uiteindelijk een hartstilstand tot gevolg.

Alcohol Twee noodhulpmedewerkers en de hulpofficier van justitie hebben inmiddels de man die in de Renault zat, opgezocht in het Catharina Ziekenhuis. Hij blijkt inderdaad de broer van een van de getuigen, en hij voldoet aan het signalement dat de anderen hebben gegeven van de gewonde man uit de Renault.

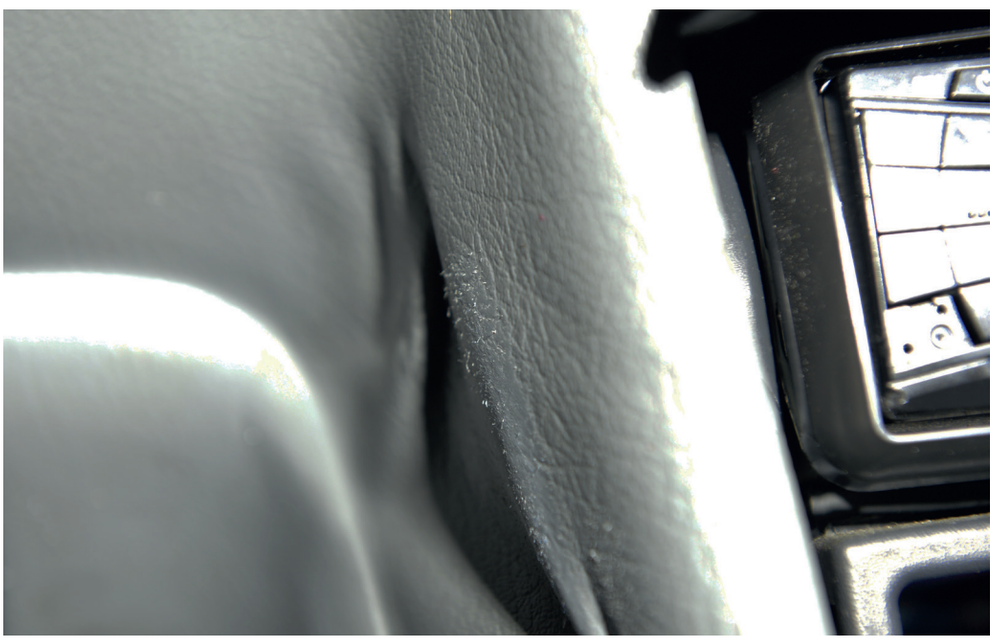
>>

165697_Blauw_NR7_2016.indd 23 22-07-16 10:12

Op twee plaatsen is het dashboard versmolten met vezels van textiel.

>> De man, K., bevestigt ook dat hij de eigenaar is van die auto. K. heeft bloeddoorlopen ogen en hij ruikt naar alcohol, merken de politiemensen. Zij laten hem een blaastest doen. Die geeft aan dat hij te veel alcohol heeft gedronken om een auto te mogen besturen. Een bloedproef bevestigt dat: het alcoholgehalte bedraagt 1,58 milligram per milliliter.

K. bevestigt dat hij in de auto zat, maar zegt dat ene Jeffrey achter het stuur zat, om hem naar huis te brengen na een avondje stappen in Helmond. "Hij wist echter helemaal niets over die Jeffrey te vertellen", zegt officier Van Hees. "Daardoor gingen we al aan het waarheidsgehalte van zijn verhaal twijfelen, mede omdat de getuigen, inclusief zijn broer, over slechts één inzittende van de Renault spraken. Voor ons was dat voldoende om hem als verdachte te beschouwen, in verband met het veroorzaken van het ongeluk."



In het voetencompartiment van de bestuurder, tegen de linkerkant van de middenconsole, zit een versmelting.

Cafés K. wordt die nacht nog in het ziekenhuis aangehouden en de volgende dag in voorlopige hechtenis genomen. Zijn auto en de kleren die hij aanhad tijdens het ongeval, worden in beslag genomen.

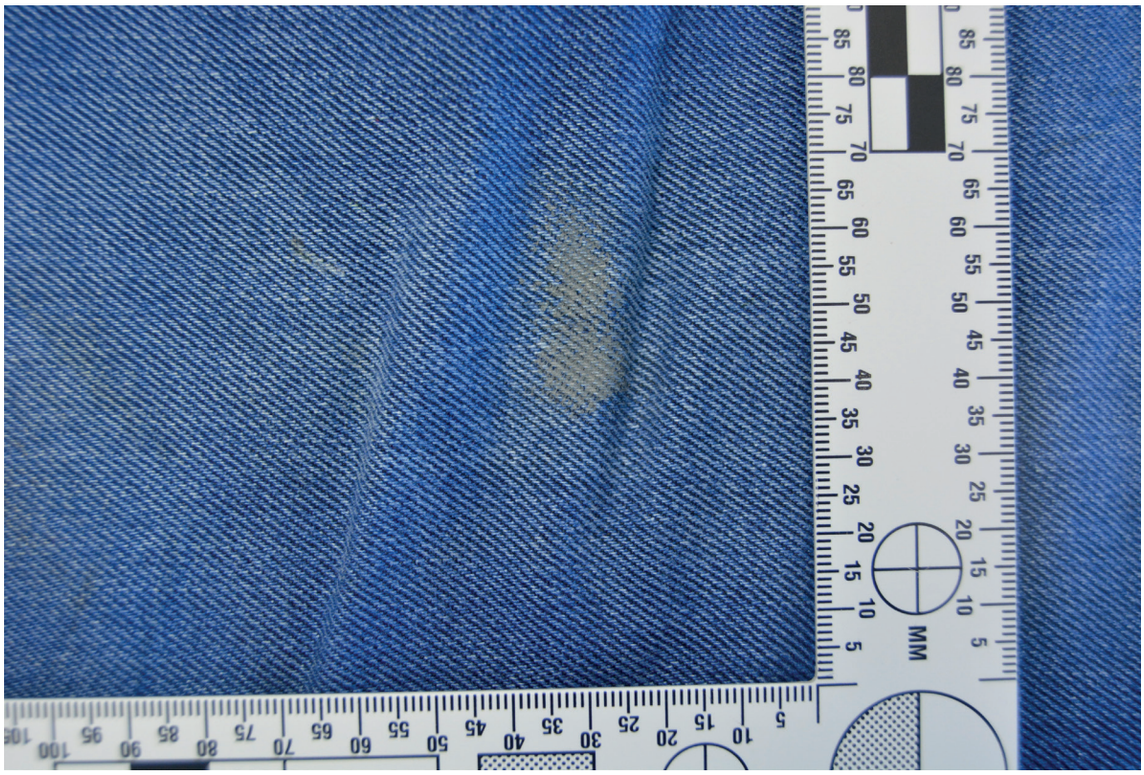
De VOA, de buurtbrigadiers Blommaert en Daan van Sambeeck (Son en Breugel), én generalist Chamarika Schwachofer (basisteam Dommelstroom), komen de volgende dag al samen om – onder leiding van Patrick van Hees – de zaak verder te onderzoeken. Zij willen zo snel mogelijk bekijken of er meer aanwijzingen zijn waarmee de voorlopige hechtenis van drie dagen kan worden verlengd. Bovendien liggen de gebeurtenissen dan nog vers in het geheugen bij de getuigen en wellicht ook bij horecamedewerkers in Helmond. De buurtbrigadiers gaan in een aantal cafés vragen of men K. daar de avond tevoren heeft gezien. Blommaert: "Wij zijn in Helmond langs vier of vijf kroegen geweest, waar hij met die Jeffrey kon zijn geweest. We hebben de café-eigenaren gehoord en uren aan camerabeelden bekeken. Maar zonder resultaat."

Camera's Daarnaast volgen enkele teamleden de twee mogelijke routes van K. vanuit Helmond, op zoek naar camera's langs de weg en van particulieren. Twee ANPR-camera's, die kentekens herkennen, hebben de auto van K. geregistreerd en ook die van zijn broer, die er vlak achteraan reed. Maar het levert geen bruikbare beelden op, met aanwijzingen over de bestuurder. Wel zijn er beelden van de auto van K.'s neef, op de route naar het ziekenhuis.

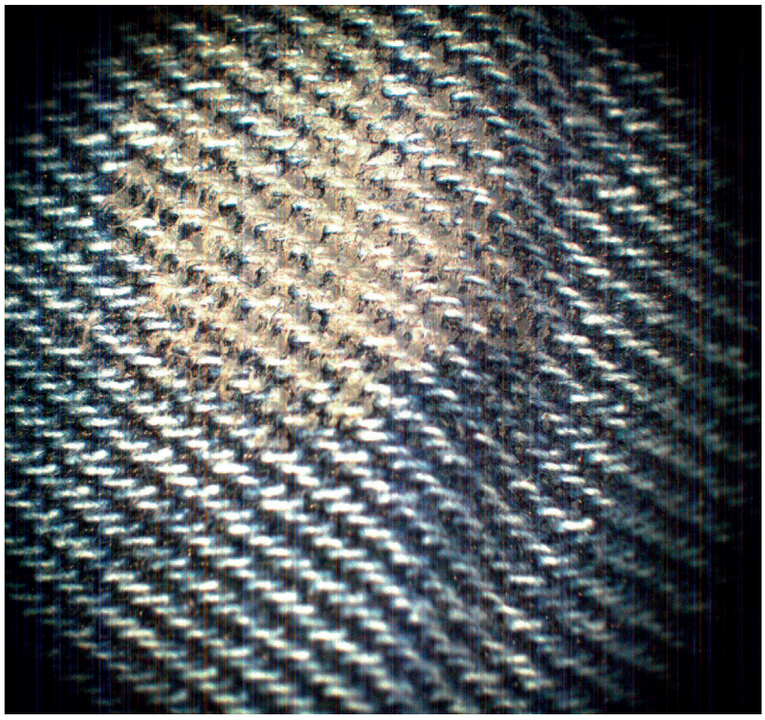
Remy Blommaert: "Bij de persoonlijke spullen van de verdachte waren ook geen aanwijzingen te vinden. Wij waren benieuwd naar zijn mobiele telefoon, maar die had hij niet bij zich."

De VOA onderzoekt het interieur van de Renault op sporen die iets kunnen zeggen over de bestuurder ten tijde van het ongeval. "Om contaminatie en het verlies van sporen te voorkomen, was de auto al in een dichte container naar de forensische opsporing (FO) in Eindhoven vervoerd", zegt Paul van Kaathoven. "We hebben daar

165697_Blauw_NR7_2016.indd 24 22-07-16 10:12



Op de broek van de verdachte zit kunststof die overeenkomt met kunststof van het dashboard.



onder andere de air-bags en de gordels eruit gehaald." Ook dat levert echter geen duidelijke aanwijzingen op.

Op de airbag aan de passagierskant zit een heel klein beetje DNA-houdend materiaal, maar daar komt geen eenduidig profiel uit. Mogelijk is dit spoor daar gekomen toen K. aan die kant uit de auto werd gehaald, omdat de linkerdeur was geblokkeerd. Van Kaathoven: "Maar ook al was het wel aantoonbaar van de verdachte geweest, dan had dat nog niet zoveel gezegd. Tijdens de botsing is hij hoogstwaarschijnlijk door de auto gerold, daardoor kon zijn DNA overal zitten. Dan weet je nog niet of hij achter het stuur zat." Datzelfde geldt voor kledingvezels van de verdachte die de FO aantreft. "Die kunnen net zo goed van de dagen daarvoor zijn."

NFI Van Kaathoven informeert bij het Nederlands Forensisch Instituut naar de mogelijkheden om onderzoek te doen naar versmeltingen van kledingvezels met het kunststof van het dashboard. Het NFI kent dit als *Fibre Plastic Fusion* oftewel FPF. Als K. tijdens de botsing achter het stuur zat en daar tegen het dashboard is geklapt, dan kan op die plek zo'n versmelting zijn ontstaan. Dat zou een duidelijke aanwijzing zijn dat hij inderdaad op dat moment de auto bestuurde. Het is nog de enige hoop op overtuigend bewijsmateriaal.

De afdeling Vezels en Textiel van het NFI vindt inderdaad twee versmeltingen met de kleding van K., maar die zitten

>>

165697_Blauw_NR7_2016.indd 25 22-07-16 10:12

>> zowel links als rechts in de auto. In het voetencompartiment van de bestuurder, tegen de linkerkant van de middenconsole, zit een versmelting met vezels van een spijkerbroek. K. had die avond inderdaad een spijkerbroek aan. Maar rechts op het dashboard, vlak bij de rechter voordeur, zit een versmelting met vezels van het colbert dat hij op dat moment droeg. Dat lijkt een raadsel, maar ook volgens de verkeersongevallendeskundigen van het NFI is de man, als hij geen gordel droeg, tijdens het ongeval mogelijk van links naar rechts geslingerd. Daarbij kan hij met zijn colbert het dashboard hebben geraakt, met een versmelting als gevolg.

Spijkerstof Toch is het een lastige case voor het NFI. "Spijkerbroekvezels van verschillende broeken zijn niet goed van elkaar te onderscheiden", zegt Jaap van der Weerd, wetenschappelijk onderzoeker vezels en textiel. "Dus als het verhaal van de verdachte klopte, dat iemand anders de auto bestuurde, dan was er een gerede kans dat die ander ook een spijkerbroek had gedragen en dat die de plek op het dashboard had achtergelaten. Maar we vonden nog meer bewijs: op de broek van de verdachte zat ook plastic van het dashboard, dat ermee versmolten was. Dat was een flinke hoeveelheid. Als je dat vindt, verwacht je ook een beschadiging te vinden in het plastic van de auto. Aan de bestuurderskant vonden we zo'n beschadiging. En niet aan de passagierskant. Daar vonden wij geen enkele plek die materiaal overgedragen kon hebben naar die broek."

Dit blijkt een belangrijke doorbraak tijdens het onderzoek, want het vormt een duidelijke ondersteuning van het scenario dat de verdachte de Renault ten tijde van het ongeval bestuurde.

Van der Weerd omschrijft het als volgt: "Als het klopt dat de verdachte ten tijde van het ongeval op de bestuurdersstoel zat, dan kan ik eigenlijk alles wat ik heb gezien, goed verklaren. Als hij niet op die stoel zat, dan kan ik het plastic op zijn broek en de vezels aan de bestuurderskant niet goed verklaren."

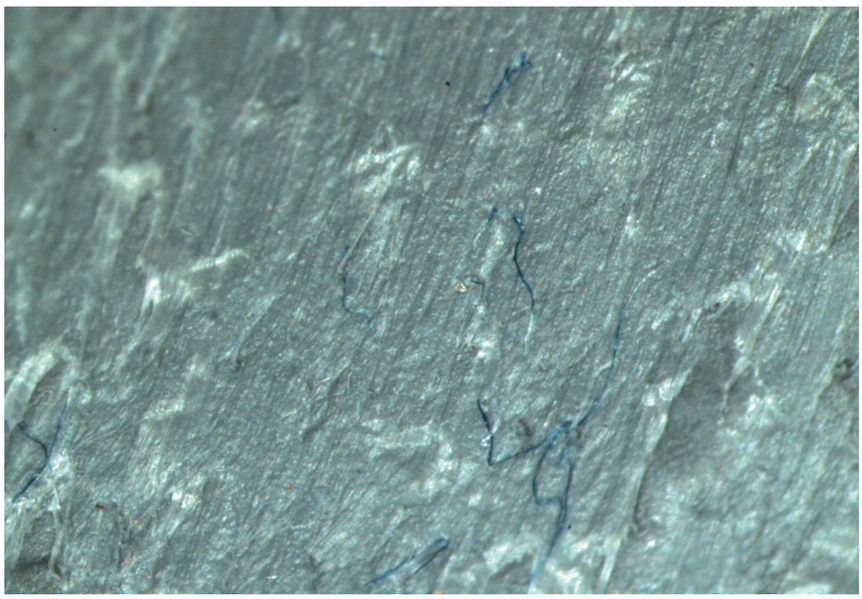
Fibre Plastic Fusion

Het Fibre Plastic Fusion (FPF) onderzoek - naar versmeltingen tussen kleding van verdachte K. en het dashboard van de Renault Laguna - speelde een bijna doorslaggevende rol bij de bewijsvoering. Het was de meest concrete aanwijzing dat hij wel degelijk op de bestuurdersstoel had gezeten.

"De betrokken auto's bij zo'n botsing kunnen wij bewijsmatig altijd wel bij elkaar krijgen", zegt Johan Sewuster, forensisch rechercheur VOA Oost-Brabant. "Om te bewijzen dat juist deze auto's elkaar hebben geraakt, en hoe dat is gegaan. Maar je moet ook kunnen aantonen wie de bestuurders waren. En soms weten mensen dat een dag later niet meer - bijvoorbeeld door de klap of omdat er alcohol in het spel was - of ze zeggen dat het een ander was." Collega Paul van Kaathoven: "Fibre Plastic Fusion kan daarin sterk bewijs leveren. Al was het in dit geval natuurlijk verwarrend dat links én rechts in de auto vezels van de kleding van K. waren versmolten. Maar in de meeste gevallen is het zo, dat als het onderzoek aantoont dat jouw knieën onder het stuur zaten - zoals nu met kunststof van het dashboard op de broek - het in principe niet uitmaakt wat je verder verklaart. Dan hang je."

Doorrijden Bij het onderzoek worden tegenwoordig standaard ook NFI-deskundigen betrokken op het gebied van verkeersongevallenanalyse. Hun kennis kan van cruciaal belang zijn bij de interpretatie van gevonden sporen. "Wij vragen hun mening over wat er is gebeurd op activiteitniveau. Bijvoorbeeld: hoe beweegt men door een auto bij zo'n aanrijding?", zegt forensisch onderzoeker Jaap van der Weerd van het NFI.

FPF-onderzoek wordt voor verschillende soorten verkeersongevallen ingezet. Ook bij eenzijdige botsingen, tegen een



Als de verdachte de auto bestuurde, dan kloppen alle aangetroffen sporen.

165697_Blauw_NR7_2016.indd 26 22-07-16 10:12

boom bijvoorbeeld, om uit te zoeken wie de bestuurder was. Of bij de aanrijding van een voertuig met een voetganger of fietser, want daarbij kan een versmelting ontstaan tussen de kleding van het slachtoffer en de buitenkant van het voertuig. Dat kan afdoende bewijs opleveren dat juist die auto bij de aanrijding was betrokken.

"Een paar jaar geleden bijvoorbeeld, vonden wij in een sierstrip aan de buitenkant van de auto, versmolten vezels die overeenkwamen met de kleding van een verkeersslachtoffer", zegt Van der Weerd. "Die zaak betrof doorrijden na een ongeval."

De politie maakt zo'n twee á drie keer per jaar gebruik van FPF, terwijl het veel vaker waardevol kan zijn. Zo bedraagt het aantal processen-verbaal voor doorrijden na een ongeval bijna honderdduizend, aldus Van der Weerd. "Dat is veel vaker dan wegens rijden onder invloed. Het zijn niet allemaal heftige zaken, maar toch..."

Bewijs "Ook zonder het FPF-onderzoek was ik wel met deze zaak naar zitting gegaan", zegt officier van justitie Patrick van Hees. "Maar dan was mijn procespositie zwakker geweest. Natuurlijk heeft de rechtbank alle verschillende aspecten meegewogen: de uitslag van het FPF-onderzoek, de getuigen die snel ter plaatse waren en alleen spraken over één inzittende van de Renault, plus het rammelende verhaal van de verdachte dat hij door ene Jeffrey' naar huis gebracht werd. Maar als je één van die elementen eruit haalt, dan is het bewijs niet meer zo stevig. Wij hadden dit dus echt nodig. De verdediging heeft nog wel aan Jaap van der Weerd gevraagd of zo'n versmelting ook kan ontstaan als iemand klem heeft gezeten en dan uit de auto wordt getrokken. Maar dat levert onvoldoende kracht op om dit soort sporen te creëren. Dat alternatieve scenario ging dus niet op. Een andere vraag was of die sporen niet van een eerder ongeval konden zijn. Maar na een botsing waarbij zo'n versmelting kan ontstaan, is meestal de auto total loss; die gaat niet meer de weg op. Dus ook dat scenario was getackeld."

Strafmaat Uiteraard kon Van der Weerd niet met honderd procent zekerheid beweren dat K. op de bestuurdersplaats had gezeten. Zijn conclusie kwam neer op: 'De sporen zijn niet goed verklaarbaar als verdachte K. op de bijrijdersstoel zat. Die passen veel beter als hij de auto bestuurde.' Van Hees: "Maar in combinatie met de verklaringen van de getuigen en het ongeloofwaardige verhaal van de verdachte, vond de rechtbank dat sprake was van wettig en overtuigend bewijs."

Van Hees eiste namens het OM dertig maanden gevangenisstraf en vijf jaar ontzegging van de rijbevoegdheid. "Ik had zijn verleden met rijden onder invloed, hoewel gedateerd, strafverhogend meegewogen." De rechtbank ging mee in de vijf jaar rijontzegging, maar veroordeelde K. tot een kortere gevangenisstraf, namelijk 24 maanden. Van Hees: "Dat is een passende sanctie, conform onze richtlijnen bij zeer onvoorzichtig rijgedrag met daarbij alcoholgebruik, plus een dodelijk slachtoffer. Volgens de richtlijn wordt dit gecombineerd met een rijontzegging van vier jaar. Maar ik ben blij dat de rechter de vraag om vijf jaar ontzegging heeft gehonoreerd. Dat is absoluut op zijn plaats, ook vanwege K.'s historie. De pakkans van rijden onder invloed is klein. Ik sluit niet uit dat hij dat vaker heeft gedaan."

Rechtbank Officier van justitie Patrick van Hees neemt de deskundigenverklaring van Van der Weerd mee in zijn requisitoir. Op 30 juni staat K. voor de rechter, hij zit dan bijna een half jaar in voorarrest. Volgens het OM is het verkeersongeval, waardoor de andere bestuurder om het leven kwam, door K.'s schuld ontstaan. Het OM verwijt hem als bestuurder van de Renault onder meer zeer onvoorzichtig gedrag, waardoor hij op de verkeerde weghelft terechtkwam, terwijl hij onder invloed van alcohol was. Van Hees eist namens het OM dertig maanden cel met aftrek van voorarrest, plus een ontzegging van de rijbevoegdheid gedurende vijf jaar.

De rechtbank, die van oordeel is dat het slachtoffer ten gevolge van het ongeval is overleden, acht de ten laste gelegde feiten bewezen. Het feit dat K. opnieuw onder invloed reed, ondanks eerdere veroordelingen, is voor het Hof geen reden om de straf te verzwaren. Van Hees had dat wel meegewogen. De rechter verwerpt het verweer van K., dat hij niet zelf achter het stuur zat, en veroordeelt hem op 14 juli 2015 tot een gevangenisstraf van 24 maanden met aftrek, plus vijf jaar ontzegging van de rijbevoegdheid. K. gaat niet in beroep.

Wilt u reageren op dit artikel? Mail naar redactie.blauw@politieacademie.nl

Voor meer informatie:
Kompol: zoekterm VOA, ongeval
Via navigeren: Verkeer en vervoer>Verkeersongevallen>Verkeersongeval algemeen, Verkeersongeval onderzoeken (FO), Verlaten plaats ongeval

165697_Blauw_NR7_2016.indd 27 22-07-16 10:12