



# ONTNUCHTERENDE FEITEN NA VLUCHTMISDRIJF

*Tekst Stefan Debroux  
Fotografie Lavinia Wouters*

**E**en zomernacht in juli 2005. Op een landelijke weg in Nijlen wordt een zeventienjarige fietser langs achteren van het fietspad gemaaid. De dader pleegt vluchtmisdrijf; hij rijdt gewoon door zonder om te kijken naar de zwaargewonde jongen. Twee dagen later pakt de politie een verdachte op... Inforevue gunt u een blik achter de schermen bij het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie waar forensische experts erin slaagden een verband te leggen tussen dader en slachtoffer op basis van verfschilfertjes.

NEDER-OVER-HEEMBEEK/NIJLEN – Daags na het ongeval, op 18 juli 2005, ontvangt Gilbert De Roy een aantal verfmonsters van het parket bij de politierechtbank van Mechelen met de dringende vraag om die grondig onder de loep te nemen. De Roy is ingenieur in de scheikunde en forensisch expert in verf-, glas- en veiligheidsinktonderzoeken bij het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC). “Zoals wel vaker wanneer wij worden ingeschakeld, ging het om een vluchtmisdrijf. In de summiere omschrijving van het ongeval stond dat het slachtoffer in levensgevaar verkeerde. Op de plaats van het ongeval had het labo van de federale gerechtelijke politie van Leuven een aantal sporen opgenomen. Naast rode verfschilfers op het fietspad en op de fiets van het slachtoffer drieëntwintig meter verderop, zijn ook schilfers met een zwarte en een bruine laag en glas- en kunststofpartikels (van lichten) gevonden. Wij hebben ons in de eerste plaats op de rode verfschilfers gefocust om merk/model/bouwjaar/kleur van het voertuig te identificeren. Dat kan richtinggevend zijn in het gerechtelijk onderzoek. Voor ernstige zaken zoals vluchtmisdrijven met doden of zwaargewonden engageren wij ons om binnen de 48 uur een deskundig verslag af te leveren, want

in deze fase van het onderzoek is snelheid doorslaggevend. Als de dader de tijd krijgt om het voertuig te herstellen, worden sporen vernietigd en gaat bewijsmateriaal verloren.”

### **Van rode schilfer tot Toyota**

Gilbert De Roy en zijn driekoppig team gingen methodologisch te werk. “De eerste stap is een vergelijking van de opgenomen verfsporen”, verduidelijkt De Roy. “De visuele structuur en de lagenopbouw van de rode verfschilfers die op de grond en op de fiets van het slachtoffer zijn aangetroffen, vertoonden gelijkenissen. De infraroodspectra bevestigden de microscopische analyse: de verfsporen op de grond en die op de fiets waren identiek.” De ene verf is de andere niet, zo leert De Roy ons: “Verf of lak is uit verschillende lagen opgebouwd [zie foto a op p.23]. Originele autolak bestaat uit minimaal drie lagen, meer bepaald een bodemlaag of ‘primer’, een tussenlaag om oneffenheden af te vlakken en één (unilak) of meerdere



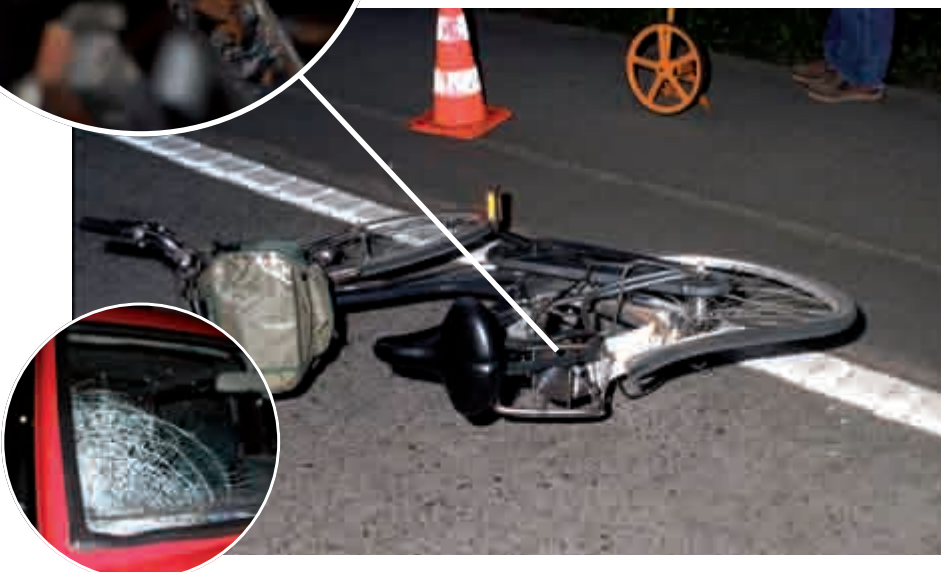
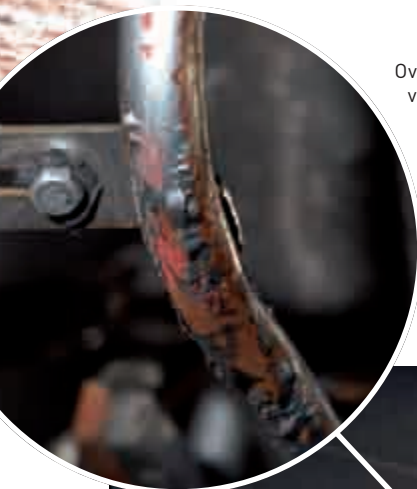
## **DE CALEIDOSCOOP VAN DE FORENSISCHE EXPERTISE**

NEDER-OVER-HEEMBEEK – Het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) is in 1992 opgericht binnen het justitieapparaat om magistraten en rechercheurs bij gerechtelijke onderzoeken te ondersteunen. Criminalistiek is synoniem met forensische expertise. Een 150-tal mensen houdt zich bezig met de analyse van sporen en van diverse materialen, voornamelijk om materiele bewijslast te vergaren. Naast de afdeling ‘Verf, glas en veiligheidsinkten’ – die niet alleen verfsporen bij vluchtmisdrijven onderzoekt, maar bijvoorbeeld ook sporen van werktuiglakken die bij inbraken of moordzaken zijn aangetroffen – telt het NICC afdelingen waar wetenschappers zich toespitsen op toxicologie en DNA-analyse, vezel- en textielonderzoek, mechanische ballistiek, entomologie enz.

Het NICC is een partner in het politieel en justitieel raderwerk. Een forensische expertise wordt in principe besteld door een onderzoeksrechter of door het parket van de procureur des Konings. De sporen worden in de meeste gevallen aangeleverd door een labo van de technische en wetenschappelijke politie. Jaarlijks wordt het NICC in duizenden gerechtelijke onderzoeks-dossiers ingeschakeld.

@ <http://nicc.fgov.be>

Over de sporenopname van de rode verfparket op de fiets van het slachtoffer verklaart Jan Allard, de deskundige van het labo voor technische en wetenschappelijke politie van Leuven die op de plaats van het ongeval is afgestapt, het volgende: “Voor de opname van verfsporen gebruiken we een transparante gelatinelifter. Proeven hebben immers aangetoond dat zwarte en witte gelatinelifters het staal kunnen contamineren omdat de verf interageert met de kleur van de lifter.” Voorts blijkt uit de schade aan de fiets dat die langs achteren is aangereden door een voertuig dat hoger is dan de doorsnee personenwagen.



...  
 (metaallak) eindlagen. Bij dit verfmonster (van het type unilak) kon je bij de microscopische analyse nog een vierde laag onderscheiden: een reparatielak. Met die kennis hadden we alvast een troef in handen om het voertuig te onderscheiden van vergelijkbare modellen die niet herspoten zijn. Maar in dit stadium van de forensische expertise hebben we ons toegespitst op het identificeren van het merk op basis van infraroodspectroscopie. Dit gebeurt aan de hand van de originele lakstructuur.”

**Elke verflaag** van elke originele lak die de autoconstructeurs op de markt brengen, stemt overeen met een specifiek infraroodspectrum. Zo'n spectrum vertaalt zich in een curve die fluctueert naargelang de chemische samenstelling van de verflaag [zie foto b]. In de databank EUCAP (Europese Autolakken Verzamelingen)

één match gevonden voor de drie spectra van de originele autolak.”

's **Ochtends** op 19 juli 2005 vertrekt vanuit het NICC een mail naar het parket van Mechelen met een tussentijds verslag: *De verfschilfer is geïdentificeerd als deel van een Toyota, bouwjaar 1984-1988, met als oorspronkelijke kleur rood (kleurcode 3F4), overschilderd met een rode verf die licht afwijkt van de oorspronkelijke kleur.*

“Op basis van het verfspoor konden we het juiste model nog niet achterhalen omdat Toyota die rode verf voor diverse modellen gebruikt. Stel dat de verf wel specifiek was voor één model, de Landcruiser, dan kon het onderzoek heel nauw worden afgebakend. Volgens de statistieken waren er op dat moment 154 rode Landcruisers in circulatie in België”, verklaart Gilbert De Roy die over statistische gegevens van de

nenbrengen. Jan Van Asch, de korpschef van de politiezone Nijlen/Berlaar, vertelt hoe ze de chauffeur op het spoor zijn gekomen: “Dankzij een tip van een alerte buurtbewoner uit Herenthout die de berichtgeving in de media over het ongeval had gevolgd. Hij had gezien hoe een man zelf de deuken uit zijn auto trachtte te kloppen en legde de link met het nieuwsitem. Maar toen de politie ter plaatse kwam, bleek het voertuig verdwenen. Een rondvraag bij plaatselijke garagisten bevestigde het vermoeden van de speurders: de man had zijn wagen naar een garage gebracht om hem professioneel te laten uitblutsen.” Bij een garagehouder in Hulshout troffen de speurders het beschadigde voertuig aan: een rode Toyota Landcruiser. Maar de verdachte die in de kraag was gevat, ontkende elke betrokken-



Gilbert De Roy

**In tegenstelling tot menselijk DNA zijn technische materialen niet uniek**



zijn 46000 curves inclusief codes opgelijst die met een specifiek merk/model/bouwjaar/kleur overeenstemmen. Die 46000 curves vertegenwoordigen in totaal 25000 voertuigen! Om een verfschilfer te identificeren komt het er dus op neer de spectra van de originele verflagen van het verfspoor dat is aangetroffen op de plaats van het ongeval, met de spectra in de databank EUCAP te vergelijken. “Het systeem filtert de referentiespectra die de meeste gelijkenissen vertonen met het onderzoeksobject,” dixit De Roy, “maar die selectie dient manueel en met het blote oog verder verfijnd te worden. Een heus monnikenwerk! Uiteindelijk hebben we

Dienst Inschrijvingen der Voertuigen (DIV) kan beschikken. “Dan kan de queeste beginnen. 154 is eigenlijk niet massaal veel. Bovendien zou men op basis van de geografische spreiding een heleboel Landcruisers kunnen elimineren.” De politiediensten bleven evenwel gespaard van 154 plaatsbezoeken...

#### **Forensisch spoorwerk**

**Een uurtje nadat** hij de mail met het tussentijds verslag naar het parket verstuurd had, krijgt Gilbert De Roy een telefoontje: het labo van de federale gerechtelijke politie zou weldra een vergelijkingsstaal van het voertuig van een verdachte bin-

heid bij het ongeval...

**Ondertussen** was de zaak overgeheveld naar de onderzoeksrechter die het labo van de federale gerechtelijke politie (FGP) met een staalafname van de rode Toyota Landcruiser gelastte voor een vergelijking met de verfsporen die op de plaats van het ongeval zijn aangetroffen. “Het is uitermate belangrijk om het verfstaal zo dicht mogelijk af te nemen bij het contactpunt waar de impact heeft plaatsgevonden”, benadrukt Gilbert De Roy. “Zeker bij voertuigen die mogelijks met diverse herstellakken herspoten zijn.” **De hamvraag** waarop de forensische experts moesten antwoorden, luidde: Is

er een verband tussen het ongeval en het voertuig van de verdachte? “De analyse toonde aan dat de infraroodspectra van de verfsporen op de plaats van het ongeval, nota bene op de fiets van het slachtoffer, en van de verfstalen van de Toyota Landcruiser identiek waren”, bevestigt De Roy. “Maar daarmee was de kous niet af. In tegenstelling tot menselijk DNA zijn technische materialen niet uniek. Je kan niet uitsluiten dat er toevallig in de regio ergens een andere rode Toyota Landcruiser, bouwjaar '84-'88, rondrijdt. Er is dus méér nodig om aan te tonen dat precies *die* rode Toyota Landcruiser en niet een andere het ongeval veroorzaakte. Het laagje herstellak bewees nu zijn waarde: twee rode Landcruisers die op dezelfde plaats met een identieke herstellak zijn herspoten... dat klinkt zeer onwaarschijnlijk.”

De forensische expertise is breder dan veranalyse alleen. Er bestaat een breed en gevarieerd gamma van mogelijkheden om toeval uit te sluiten. De Roy geeft een voorbeeld: “Je weet dat het voertuig beschadigd is. De schade die door een impact veroorzaakt wordt, is voor elke botsing heel specifiek. Die specificiteit kan door een verkeersdeskundige onderzocht worden op basis van de wetten van de fysica. Als die expert concludeert dat er een causaal verband is tussen de schade aan het voertuig en de fiets, dan hebben we een unieke link.”

Uiteindelijk was de kers op de taart van het forensisch onderzoek een haar tussen de barsten in de voorruit van de

Toyota. “Een DNA-test toonde aan dat het haar afkomstig was van het slachtoffer”, dixit Lieve Janssens van het labo van de FGP Mechelen die de Toyota op sporen onderzocht. Hiermee is onomstotelijk bewezen dat de fietser is aangerezen door de rode Toyota Landcruiser van de verdachte. De optelsom van alle elementen leverde een verpletterende bewijslast op. “Aanvankelijk hield de verdachte voet bij stuk en bleef hij zijn betrokkenheid ontkennen”, zegt Jan Van Asch. “Hij beweerde dat de schade aan zijn Toyota zou veroorzaakt zijn door een aanrijding met een dier, *een uil*. Maar naarmate het forensisch onderzoek vorderde, stapelden de bewijzen zich op. Uiteindelijk ging hij door de knieën. Die bewuste avond was hij op weg naar huis na een bierfeest.”

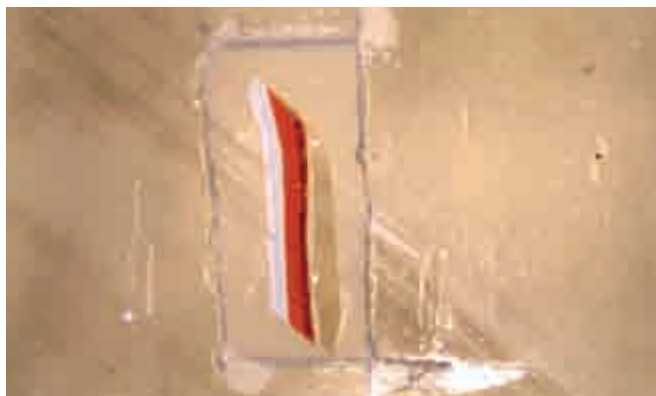
De chauffeur werd beticht van schuldig

verzuim en het toebrengen van slagen en verwondingen met de verzwarende omstandigheid van het plegen van vluchtmisdrijf bij een ongeval met gewonden. Voor de Mechelse rechtbank is hij veroordeeld tot een jaar cel met uitstel en zes

maanden rijverbod. Waarnemers waren het erover eens dat dit een betrekkelijk milde straf is vergeleken met soortgelijke misdrijven. Het slachtoffer overleefde het ongeval maar hield er letsels aan over; hij kreeg levenslang... ■

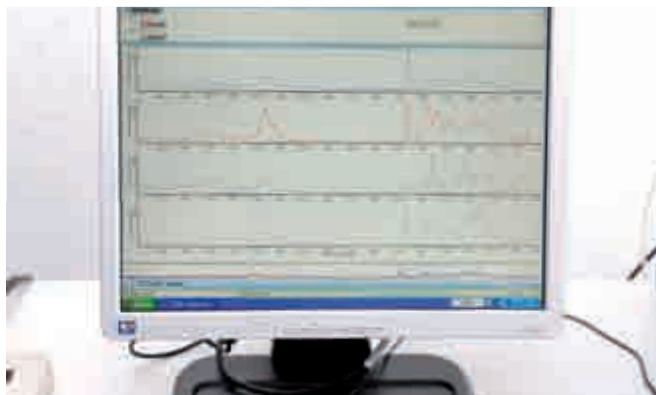
(a)

De dikte van een verflaag: primer ongeveer 30 micron, tussenlaag 30 tot 150 micron, de unikleurlaag ongeveer 40 micron of de metaallak ongeveer 15 micron en vernis ongeveer 40 micron.



(b)

Een infraroodspectrum vertaalt zich in een curve die fluctueert naargelang de chemische samenstelling van de verflaag.



## VLUCHTMISDRIJVEN IN CIJFERS

Uit cijfers van de politierechtbanken blijkt dat er in 2008 11 520 vluchtmisdrijven werden gepleegd. In 90 procent van de gevallen ging het enkel om bliksschade, maar in 31 gevallen was er een dodelijk slachtoffer. Datzelfde jaar werden in ons land elke dag 31 chauffeurs veroordeeld voor vluchtmisdrijf. Een jaar eerder waren dat er nog maar 11 per dag, omgerekend 3921 in 2007. Ten opzichte van 2006 (664) is de toename van veroordelingen wegens vluchtmisdrijf nog spectaculairder. De strafbepaling voor vluchtmisdrijf kan variëren van een gevangenisstraf van 15 dagen tot 2 jaar en/of een geldboete van 200 euro tot 5000 euro (in werkelijkheid vermenigvuldigd met 5,5 opdecimem). Bij recidive worden de straffen verveelvoudigd.

Toch blijkt uit cijfers van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds dat elk jaar 600 chauffeurs die een ongeval met gewonden veroorzaken en vluchtmisdrijf plegen, niet gevonden en dus ook niet bestraft worden. Het Motorwaarborgfonds vergoedt de schade bij ongevallen met niet-verzekerde chauffeurs en bij vluchtmisdrijven, op voorwaarde dat er sprake is van lichamelijke verwondingen.