

inderdaad sprake is van artikel 6. Schijff: "Bij een aanrijding door schuld heeft iemand anders een vorm van letsel opgelopen. Zwaar letsel betekent dat iemand langer dan zes weken uitgeschakeld is, maar in Den Haag houden wij daar drie weken voor aan. Wij willen weten of er sprake is van een misdrijf en wie daarbij de verdachten zijn."

Schijff maakt zijn verhaal aan de hand van een situatie-tekening op de flip-over aanschouwelijk en vervolgt: "Als blijkt dat inderdaad sprake is van een artikel 6-misdrijf wordt er nader onderzoek verricht door de Technische Ongevallen Dienst. Daar komt Bakema dus pas in beeld. Die rijdt nooit standaard mee naar een ongeval, maar komt pas op ons verzoek in actie. Als wij op de plaats van het ongeval vinden dat dit een zogenaamde zeswaardige zaak is of bij twijfel, laten wij de Technische Ongevallen Dienst ter plaatse komen om de sporen vast te leggen. Uiteraard maken wij zelf ook alvast foto's. Eenmaal gearriveerd wordt Bakema kort bijgepraat, waarna hij los van onze afdeling verder werkt aan de zaak."

Stille getuigen

De Technische Ongevallen Dienst is zeven dagen per week en 24 uur per etmaal beschikbaar met een aantal Mercedes-bussen, voorzien van een tot zeven meter hoogte uitschuifbare pompmast voor het maken van overzichtsfoto's. Daarnaast zijn de voertuigen uitgerust met een computer met dubbel beeldscherm om vanaf de bestuurdersplaats te kunnen fotograferen en met meetapparatuur, waaronder een remvertragsmeter, trekkrachtmeter, hoogtemeter, compressor, stroomaansluitingen, alle gereedschappen en uiteraard fotoapparatuur.

De analisten werken tussen 7 en 23 uur in ploegdienst en tussen 23 en 7 uur op oproepbasis, in een zogenaamde piketdienst. De piketanalist wordt thuis opgeroepen en rijdt daar vandaan met het VOA-voertuig naar de ongevalsplaats.

In een ander gebouw van de politie, gevestigd aan de Zichtenburglaan in Den Haag, beoordeelt de Technische Ongevallen Dienst desgevraagd ook de technische staat van (in beslag genomen) voertuigen. Bakema toont ons de onderzoeksruijme waar voertuigen van onder tot

Van links naar rechts: Schijff, Haaksema en Bakema bespreken een zaak.



'Het kan voor de betrokkenen zowel belastend als ontlastend zijn oftewel het verschil tussen schuld en onschuld'

voor ogen: waarheidsvinding. "Erg belangrijk", benadrukt Schijff, "want het kan voor de betrokkenen zowel belastend als ontlastend zijn oftewel het verschil tussen schuld en onschuld!" Om sporen op het wegdek te achterhalen en veilig te stellen moet de omgeving ruim worden afgezet. "Van remsporen zal steeds minder sprake zijn," zegt Bakema, "want veel auto's beschikken immers over ABS en dan ontstaan er voor een leek geen remsporen. Maar tijdens het remmen waarbij het ABS ingrijpt, wordt een ABS-regelspoor afgetekend. Dit spoor bestaat uit rubber

stofdeeltjes, afkomstig van de banden. Als er na het aftekenen van een dergelijk spoor veel verkeer overheen blijft rijden, zal dat snel vervagen. Voor ons nadelig, omdat het een vluchtig spoor is. Als wij pas in een later stadium ter plaatse komen, kan het alweer vervlogen zijn.

Overzichtsfoto's

"Er zijn verschillende soorten sporen die bruikbare informatie opleveren voor de VOA-analist", vervolgt Bakema. "Zo zijn er remsporen, bandensporen, afdrucken van banden, krassporen, veegsporen, laksporen en vluchtige sporen, zoals het genoemde ABS-regelspoor, dat bij een voertuig met een antiblokkeer-systeem vrijkomt. Omdat de sporen bij de bewijsvoering nodig zijn en controleerbaar en reproduceerbaar moeten zijn, leggen we alle sporen, vooral die op het wegdek, vast op beeld. Niet alleen van dichtbij, maar ook vanaf enige



Van alle hoeken overzichtsfoto's met uitschuifbare pompmast.

boven kunnen worden geïnspecteerd. Alle verkregen gegevens dienen vervolgens als bewijs bij de strafrechtelijke afdoening door het Openbaar Ministerie. Het materiaal moet betrekking hebben op feiten met het doel de plegers van die feiten te achterhalen. Schijff verhoort die verdachten en getuigen. "We zoeken uit wie er worden verdacht en wat zij hebben gedaan. Gemiddeld duurt het een dag, maar ook wel eens een week. Uiteindelijk kunnen het gehele tactische onderzoek en de getuigenverhooren wel eens verspreid zijn over twee, drie maanden."

Bakema werkt weliswaar ook met getuigen, maar geen menselijke. Hij zoekt naar 'stille getuigen' in de vorm van sporen. Beide speurders hebben echter hetzelfde doel

Opleiding

Omdat geen enkel ongeval hetzelfde is, vragen de sporenanalyse en het verwerken van gegevens een grote deskundigheid en veel inzicht. Daarom volgen alle VOA-medewerkers een vierjarige specialistenopleiding. Om ongevallen met alle motorvoertuigen te kunnen beoordelen, hebben de medewerkers alle rijbewijzen; een forse investering in kennis. Bij VOA Haaglanden werken twaalf analisten met basistaken en daarnaast een eigen specialisme. Het doel van deze investering in kennis is dat verkeersongevallen goed en betrouwbaar worden vastgelegd.



Bakema maakt overzichtsheelden vanuit het technisch voertuig.