



# Rapport

**Datum: 25 juli 2005**

**Rapportnummer: 2005/214**

## Klacht

Verzoeker klaagt erover dat de officier van justitie te Assen hem als verdachte heeft aangemerkt in verband met een incident tussen drie luchtvaartuigen in het luchtruim boven vliegveld Hoogeveen op 13 mei 2001.

## Beoordeling

### Algemeen

1. Verzoeker, een leerling sportvlieger, was op 13 mei 2001 als gezagvoerder van een vliegtuig van het type Cessna Reims FA150L, betrokken bij een incident in het luchtruim boven het vliegveld Hoogeveen. Bij dit incident waren verder nog twee luchtvaartuigen betrokken: een combinatie van een motorvliegtuig dat een zweefvliegtuig sleepte. De drie luchtvaartuigen kwamen vlak voor de landing bijna met elkaar in botsing in het zogenaamde circuitgebied (verder ook: het circuit) boven het vliegveld. Alle drie de vliegtuigen konden een veilige landing maken.

2. Het vliegveld Hoogeveen betreft een ongecontroleerd vliegveld. Dit houdt in dat er geen luchtverkeersleiding wordt gegeven aan het luchtverkeer. De vliegers dienen zelf de separatie met andere vliegtuigen te bewerkstelligen. Het basisprincipe dat de vliegers hiervoor hanteren is het "see and avoid" concept: het door goed uit te kijken lokaliseren van overig vliegverkeer en dit verkeer te mijden.

Vliegveld Hoogeveen kent twee parallel gelegen start- en landingsbanen. Vanaf de hoofd baan, die gebruikt wordt voor motorvliegtuigen, wordt een luchtverkeerscircuit linksom gevlogen (zie artikel 1.q Luchtverkeersreglement, artikel 2 Regeling betreffende standaard luchtverkeerscircuits en de bijlage bij deze regeling; opgenomen onder Achtergrond 3. en 4., en onder Bijlage 1.).

### I. Bevindingen

1. Verzoeker klaagt erover dat de officier van justitie te Assen hem als verdachte heeft aangemerkt in verband met het bovengenoemde incident tussen drie luchtvaartuigen in het luchtruim boven vliegveld Hoogeveen.

Volgens verzoeker is een aantal factoren niet meegewogen, die van belang waren in deze zaak. Verzoeker noemde het hoogteverschil tussen de vliegtuigen, het snelheidsverschil en de zitplaats in de cockpit. Volgens verzoeker werd dit incident veroorzaakt doordat het motorvliegtuig verkort indraaide van rugwindbeen naar basisbeen, en doordat dit toestel een hogere snelheid had dan hij. Volgens de lezing van verzoeker werd hij hierdoor in het eindnaderingsbeen ingehaald (zie voor een toelichting op verzoekers standpunt de schets opgenomen in Bijlage, onder 3.).

2. Het vliegtuig dat verzoeker bestuurd betrof een zogenaamde hoogdekker: een vliegtuig waarbij de vleugel aan de bovenzijde van de romp geplaatst is. Ter hoogte van de cockpit loopt de bovenzijde van de vleugel door; de onderzijde is ter plaatse van de cockpit onderbroken. Vanwege de plaatsing van de vleugel wordt het zicht naar links- en rechtsboven beperkt. Volgens verzoeker is de mate waarin onder de vleugel door (schuin) naar boven kan worden gekeken te verwaarlozen.

3.1. Uit het onderzoek is het volgende gebleken. Verzoeker maakte op de bewuste dag een aantal privé-oefenvluchten in het circuit. Tijdens de bewuste vlucht was het zijn bedoeling een standaard luchtverkeerscircuit te vliegen boven het vliegveld Hoogeveen, te landen en daarna een doorstart te maken ("touch and go"). Verzoeker startte, en begon aan een standaard luchtverkeerscircuit linksom boven het vliegveld Hoogeveen.

Na verzoeker startte het andere motorvliegtuig, dat het zweefvliegtuig sleepte. Doel van de vlucht van de sleepcombinatie was om een oefening uit te voeren van de situatie waarbij de zweefvlieger niet in staat is om de sleepkabel te ontkoppelen, en de sleepcombinatie vervolgens als één geheel moet landen. Conform het doel van de oefening ontkoppelde het zweefvliegtuig op het daartoe geëigende moment niet. De sleepcombinatie voegde in het circuit in, in het rugwindbeen. Op het moment dat de sleepcombinatie in het rugwindbeen invoegde, vloog verzoeker eveneens in het circuit; hij bevond zich enige afstand verderop in het rugwindbeen.

3.2. Naar zijn zeggen hoorde verzoeker, toen hij op de tweede helft van het rugwindbeen was, dat een motorvliegtuig zich via de radio meldde voor een doorstart. Hij begreep hieruit dat er een zweefvliegtuig dat door een motorvliegtuig werd voortgetrokken zich achter hem bevond, op het rugwindbeen.

Verzoeker draaide aan het eind van het rugwindbeen met een bocht van 90° naar het basisbeen. Hij keek vervolgens of er zich ander vliegverkeer in de buurt bevond. Links van hem, op het rugwindbeen, zag hij de sleepcombinatie. Deze bevond zich volgens verzoeker toen op een normale afstand achter hem. Naar zijn zeggen liet verzoeker zijn toestel vervolgens dalen tot een hoogte van 500 ft. Hij draaide met een bocht van 90° in op het eindnaderingsbeen, om op de landingsbaan voor motorvliegtuigen te kunnen landen. Naar zijn zeggen kon verzoeker toen onmogelijk zien welk vliegverkeer zich bevond op het rugwindbeen of het basisbeen, door het hoogteverschil en door de bouw van zijn toestel.

3.3. Het sleepvliegtuig vloog een verkort circuit, en draaide vroeg in naar het basisbeen, waarna het indraaide op het eindnaderingsbeen, ter voorbereiding op de landing. De sleepcombinatie en verzoekers vliegtuig naderden elkaar vervolgens zeer dicht. De gezagvoerder van het zweefvliegtuig zag het naderende gevaar, ontkoppelde de sleepkabel en maakte een uitwijkmanoeuvre. Tussen verzoeker en het sleepvliegtuig kwam het vervolgens bijna tot een botsing. Verzoeker heeft aangegeven dat hij plotseling de onderkant van een vliegtuig voor zijn voorruit zag verschijnen. Dit vliegtuig kwam voor

hem "vanuit het niets" van linksachter-boven en vloog naar rechtsvoor-beneden. Hij schatte de afstand tussen de twee vliegtuigen op ongeveer vijf meter. Verzoeker week meteen uit door een dalende bocht naar rechts in te zetten. De kabel van het sleepvliegtuig, die nog aan het motorvliegtuig was bevestigd, raakte vervolgens de linker vleugel van verzoekers vliegtuig.

4. De havenmeester van het vliegveld te Hoogeveen deed van dit incident melding bij de Dienst Luchtvaartpolitie van het Korps Landelijke Politiediensten (verder ook: de Luchtvaartpolitie).

5.1. Een ambtenaar van de Luchtvaartpolitie stelde op die dag een strafrechtelijk onderzoek in. In zijn op 17 maart 2002 afgesloten proces-verbaal werd als eerste verdachte genoemd de gezagvoerder van het sleepvliegtuig; verzoeker werd als tweede verdachte aangemerkt. Ten aanzien van de eerste verdachte bestond een verdenking van het zo dicht naderen van een ander luchtvaartuig dat gevaar voor botsing ontstaat, het niet-uitwijken voor een ander vliegtuig dat van rechts nadert, het inhalen van een ander luchtvaartuig binnen een luchtverkeerscircuit en het op zodanige wijze aan het luchtverkeer deelnemen dat personen of zaken in gevaar worden gebracht (de artikelen 17, lid 1 en 20, lid 1 van het Luchtverkeersreglement, artikel 4 van de Regeling betreffende standaard luchtverkeerscircuits en artikel 5.3 Wet Luchtvaart; zie Achtergrond, onder respectievelijk 3., 4. en 2.). Jegens verzoeker werd proces-verbaal opgemaakt wegens een verdenking van het niet-uitwijken voor een vliegtuig dat een ander vliegtuig sleept en het op zodanige wijze aan het luchtverkeer deelnemen dat personen of zaken in gevaar worden gebracht (artikel 20, lid 2 van het Luchtverkeersreglement en artikel 5.3 Wet Luchtvaart).

5.2. De politieambtenaar verhoorde de beide verdachten, en hoorde de gezagvoerder van het zweefvliegtuig als getuige. Blijkens het proces-verbaal verklaarden zowel verzoeker als de gezagvoerder van het motorvliegtuig dat zij elkaar in het laatste gedeelte van het circuit, kort voor de landing, niet hadden gezien. Verzoeker verklaarde dat toen hij de sleepcombinatie op het rugwindbeen had gezien, deze zich nog op een normale afstand achter hem in het circuit bevond.

De politieambtenaar maakte aan de hand van de afgelegde verklaringen een situatieschets van de gevlogen routes, en voegde deze als bijlage toe aan het proces-verbaal (zie Bijlage, onder 2.).

Het proces-verbaal werd ingezonden aan de coördinerend officier van justitie voor luchtvaartzaken te Haarlem.

6. Het Centraal Justitieel Incasso Bureau zond verzoeker op 28 juli 2003 een transactievoorstel. Vervolgens op 18 augustus 2003 een kennisgeving van niet verdere vervolging, omdat de zaak inmiddels verjaard was.

7.1. De minister van Justitie achtte de klacht niet gegrond. Hij liet weten het College van procureurs-generaal om inlichtingen te hebben gevraagd. De minister deelde het standpunt van het College, dat de officier van justitie verzoeker op goede gronden als verdachte had aangemerkt van het bepaalde in artikel 20, tweede lid van het Luchtverkeersreglement en artikel 5.3 Wet Luchtvaart.

7.2. Uit de inlichtingen van het College kwam onder meer nog het volgende naar voren. Er bestond al vanaf het begin van het strafrechtelijk onderzoek een verdenking jegens verzoeker, omdat hij in het circuit vermoedelijk niet tijdig was uitgeweken voor de sleepcombinatie. Ook de gezagvoerder van het sleepvliegtuig werd als verdachte aangemerkt. Eén van de factoren die hem tot verdachte maakte, was dat hij in het circuit had ingehaald, in strijd met het bepaalde in artikel 21 Luchtverkeersreglement (zie Achtergrond, onder 3.), zo liet het College weten. Deze omstandigheid ontsloeg verzoeker echter niet van de verplichting te blijven letten op het vliegverkeer in het circuitgebied, aldus het College. Het College bracht naar voren dat het "see and avoid concept" het basisprincipe is voor veilig vliegverkeer en goed vliedschap. Dit is in het bijzonder van belang bij een ongecontroleerd luchtruim, waarvan in dit geval sprake was, aldus het College.

Het College was van oordeel dat verzoeker meer inspanningen had moeten verrichten om de sleepcombinatie te (blijven) lokaliseren, ook al bracht de bouw van zijn vliegtuig beperkingen met zich mee ten aanzien van het zicht. Het College merkte op dat het weliswaar voorstelbaar was dat verzoeker als leerling vlieger geconcentreerd bezig was geweest met de landing, en mede daardoor niet had opmerkt dat de sleepcombinatie afweek van de normale circuitprocedures. Toch was volgens het College van essentieel belang dat verzoeker bleef kijken naar het overige vliegverkeer in het circuit, uitweek voor een sleepcombinatie en zo nodig maatregelen nam om een botsing te voorkomen. Verzoeker was zich bewust van de aanwezigheid van de sleepcombinatie in het circuit, en had er rekening mee moeten houden dat de sleepcombinatie kon afwijken van het standaard circuit, aldus het College.

## **II. Beoordeling**

8. Het redelijkheidsvereiste houdt in dat bestuursorganen de in het geding zijnde belangen tegen elkaar afwegen en dat de uitkomst hiervan niet onredelijk is. Wanneer het gaat om de opsporing van strafbare feiten, is dit in artikel 27 van het Wetboek van Strafvordering te herkennen in het vereiste dat iemand slechts als verdachte kan worden aangemerkt indien het vermoeden van schuld steunt op specifieke feiten of omstandigheden van het geval, en dit vermoeden bovendien naar objectieve maatstaven gemeten redelijk is (zie Achtergrond, onder 1.).

9. Verschillende bepalingen uit de luchtverkeersregelgeving kunnen op het onderhavige geval van toepassing worden geacht, zoals ook naar voren is gekomen in het

proces-verbaal van de politie. Op grond van het bepaalde in artikel 20, tweede lid van het Luchtverkeersreglement had de sleepcombinatie voorrang. Voldoende is komen vast te staan dat het verlenen van voorrang verzoeker in de gegeven situatie werd bemoeilijkt doordat de vleugels van zijn vliegtuig hem deels het vrije zicht ontnamen, en door het hoogteverschil tussen hem en het andere vliegtuig. Ook andere voorrangsregels speelden in het onderhavige geval een rol. De gezagvoerder van het andere betrokken vliegtuig werd ervan verdacht enkele van deze regels te hebben geschonden.

De vraag welke vlieger - alles bijeengenomen - schuld had aan het incident, en in welke mate, is in dit verband niet aan de orde. Evenmin is aan de orde de vraag óf, en in hoeverre, verzoeker in strafrechtelijke zin als schuldig kon worden beschouwd van overtreding van de artikelen 20 lid 2 Luchtverkeersreglement en 5.3 Wet Luchtvaart. Het gaat in het kader van het onderhavige onderzoek alleen om de vraag of - gelet op de feiten en omstandigheden van het geval - in redelijkheid een verdenking jegens verzoeker kon worden aangenomen.

Vanaf het begin van het politieonderzoek was duidelijk dat de betrokken vliegtuigen elkaar in de lucht gevaarlijk dicht waren genaderd, en dat bij deze situatie een motorvliegtuig (verzoeker) en een combinatie van een motorvliegtuig dat een zweefvliegtuig sleepte betrokken waren. Deze feiten en omstandigheden voeren tot het oordeel dat de officier van justitie verzoeker in redelijkheid (mede) als verdachte heeft kunnen aanmerken. De omstandigheid dat verzoeker beperkt zicht had gehad en de andere vlieger mogelijk (ook) overtredingen had begaan, doet hieraan niet af. Niet was dan ook vereist dat de officier van justitie hiernaar aanvullend onderzoek had (doen) verrichten, alvorens over te gaan tot het vaststellen van een verdenking. Geconcludeerd moet dan ook worden dat er geen sprake is geweest van een schending van het redelijkheidsvereiste.

De onderzochte gedraging is behoorlijk.

## **Conclusie**

De klacht over de onderzochte gedraging van de officier van justitie te Assen is niet gegrond.

## **Onderzoek**

Op 9 juni 2004 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer K. te Coevorden, met een klacht over een gedraging van de officier van justitie te Assen. Verzoeker had zich al eerder, bij brief van 20 november 2003, tot de Nationale ombudsman gewend. Zijn verzoek voldeed toen echter niet aan het kenbaarheidsvereiste, zoals neergelegd in artikel 12, tweede lid (oud) van de Wet Nationale ombudsman, zodat het niet in onderzoek werd genomen.

Naar aanleiding van verzoekers brief van 9 juni 2004 werd naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de minister van Justitie, 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. Tevens werd de minister een aantal specifieke vragen gesteld.

Tijdens het onderzoek kregen de minister van Justitie en verzoeker de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De reactie van het College van procureurs-generaal gaf aanleiding het verslag op een enkel punt aan te vullen. Verzoeker gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

#### Informatieoverzicht

De bevindingen van het onderzoek zijn gebaseerd op de volgende informatie:

- het op 17 maart 2002 op ambtsead opgemaakte proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, dienst Luchtvaartpolitie, met bijlagen (zie ook hierna, Bijlagen, onder 1.);
- het eindrapport van de Raad voor de Transportveiligheid van oktober 2002 inzake een onderzoek van (bijna) botsingen in de lucht op en nabij vliegveld Hoogeveen en op het zweefvliegterrein Terlet in 2001;
- een brief van verzoeker aan de Nationale ombudsman van 20 november 2003;
- een brief van verzoeker aan de Nationale ombudsman van 6 februari 2004;
- een klachtafdoeningsbrief van de hoofdofficier van justitie te Assen aan verzoeker, van 16 februari 2004;
- een aanvullende klachtafdoeningsbrief van de hoofdofficier van justitie te Assen aan verzoeker, van 26 mei 2004;
- verzoeksters verzoekschrift aan de Nationale ombudsman van 5 juni 2004;
- de openingsbrief van de Nationale ombudsman van 3 september 2004;
- het standpunt van de minister van Justitie van 19 november 2004 met bijlagen;
- een brief van de Nationale ombudsman aan verzoeker van 14 december 2004, in het kader van wederhoor;

- de reactie van verzoeker aan de Nationale ombudsman van 20 januari 2005, met bijlage (zie ook hierna, Bijlagen onder 2.).

## Bevindingen

Zie onder Beoordeling.

## Achtergrond

### 1. Artikel 27, eerste lid, Wetboek van Strafvordering

"Als verdachte wordt vóórdat de vervolging is aangevangen, aangemerkt degene te wiens aanzien uit feiten of omstandigheden een redelijk vermoeden van schuld aan eenig strafbaar feit voortvloeit."

### 2. Artikel 5.3 Wet luchtvaart

"Het is verboden op zodanige wijze aan het luchtverkeer deel te nemen dan wel luchtverkeersleiding te geven dat daardoor personen of zaken in gevaar worden of kunnen worden gebracht."

### 3. Luchtverkeersreglement

#### Artikel 1

"1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

(...)

k. inhalen: een ander luchtvaartuig van achteren naderen uit een richting, die een hoek maakt van minder dan 70 graden met het vlak van symmetrie van dit luchtvaartuig.

(...)

q. luchtverkeerscircuit: de voorgeschreven vliegbaan voor luchtvaartuigen, die moet worden gevolgd in de nabijheid van een luchtvaartterrein."

#### Artikel 17, eerste lid

"Het is verboden een ander luchtvaartuig zo dicht te naderen dat gevaar voor botsing ontstaat."

#### Artikel 20, eerste en tweede lid



"1. Wanneer twee luchtvaartuigen op dezelfde of op bijna dezelfde hoogte koersen volgen, die elkaar kruisen, moet het luchtvaartuig dat het andere rechts van zich heeft, voor dit laatste uitwijken.

2. Voorts moeten:

- a. Vliegtuigen uitwijken voor luchtschepen, zweefvliegtuigen en ballons;
- b. luchtschepen uitwijken voor zweefvliegtuigen en ballons;
- c. zweefvliegtuigen uitwijken voor ballons;
- d. vliegtuigen en luchtschepen uitwijken voor luchtvaartuigen waarvan wordt gezien dat zij een ander luchtvaartuig of voorwerp slepen."

Artikel 23:

"1. Wanneer twee of meer luchtvaartuigen tegelijkertijd een luchtvaartterrein naderen om te landen, moet een zich hoger bevindend luchtvaartuig uitwijken voor een zich lager bevindend luchtvaartuig, met dien verstande, dat het zich lager bevindende luchtvaartuig deze bepalingen niet mag benutten door een ander luchtvaartuig, dat zich in de laatste naderingsfase voor de landing bevindt, in te halen of daar voorlangs te gaan.

2. In afwijking van het eerste lid dienen vliegtuigen uit te wijken voor zweefvliegtuigen."

Artikel 27, eerste lid onder a.

"1. Op of in de nabijheid van een luchtvaartterrein moet:

- a. bijzonder acht worden gegeven op het verkeer, teneinde een botsing te vermijden."

Krachtens het bepaalde in artikel 63 van het Luchtverkeersreglement is het handelen in strijd met het bepaalde in (onder meer) de artikelen 17, 20 eerste en tweede lid, 23 en 27 eerste lid van het Luchtverkeersreglement een strafbaar feit.

4. Regeling betreffende standaard luchtverkeerscircuits

Artikel 2

"1. De onderdelen van het ingevolge artikel 27, eerste lid, onder b. van het Luchtverkeersreglement door luchtvaartuigen te vliegen luchtverkeerscircuit, zoals aangegeven in de bij deze regeling behorende bijlage, worden achtereenvolgens benoemd:

Runway/start- en landingsbaan;

Take off leg/startbeen;

Crosswind leg/dwarswindbeen;

Downwind leg/rugwindbeen;

Base leg/basisbeen;

Final leg/eindnaderingsbeen.

2. Het luchtverkeerscircuit wordt gevlogen binnen een aan te wijzen luchtruimte van per start- en landingsbaan van een luchtvaartterrein vast te stellen afmetingen, hierna te noemen circuitgebied.

3. Een standaard circuitgebied, zoals aangegeven in de bij deze regeling behorende bijlage, strekt zich uit van het luchtvaartterreinniveau tot een hoogte (Above Aerodrome Level: afgekort AAL) van 300 m (1000 ft) daar boven.

4. De hoogte van het standaard luchtverkeerscircuit bedraagt 210 m (700 ft AAL)."

#### Artikel 4

"Binnen een luchtverkeerscircuit is het niet toegestaan een ander luchtvaartuig in te halen."

#### Artikel 5

"Het volgen van het standaardluchtverkeerscircuit geschiedt, met inachtneming van de bijlage bij deze regeling, op de volgende wijze:

- a. Klim op het startbeen naar 210 m (700 ft) AAL. Om binnen het circuitgebied te blijven is een klimmende bocht naar het dwarswindbeen toegestaan.
- b. Vlieg horizontaal op 210 m (700 ft) AAL.
- c. Handhaaf op het rugwindbeen 210 m (700 ft) AAL.
- d. Zet op het basisbeen de daling zodanig in dat de eindnadering kan worden ingezet op ten minste 91 m (300 ft) AAL.
- e. Zet op het eindnaderingsbeen de eindnadering in."

Zie voor de Bijlage bij de Regeling betreffende standaard luchtverkeerscircuits hierna, Bijlage onder 1.

### Bijlage 1

Bijlage bij de Regeling betreffende standaard luchtverkeerscircuits

### Bijlage 2

Een situatieschets van de betreffende vliegroutes, als bijlage toegevoegd aan het op ambtseed opgemaakt proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, dienst Luchtvaartpolitie, van 17 maart 2002:

### Bijlage 3

Een situatieschets van de betreffende vliegroutes van de hand van verzoeker, als bijlage toegevoegd aan zijn brief aan de Nationale ombudsman van 20 januari 2005: