

KORPS LANDELIJKE POLITIEDIENSTEN

LUCHTVAARTPOLITIE

Telefoon : 020-5025693

Faxnummer : 020-5025699

Proces-verbaalnummer : 2008008297-8

PROCES - VERBAAL  
bevindingen

---

Wij, [REDACTED] en dienstdoend bij de Dienst Luchtvaartpolitie, verklaren het volgende:

Op maandag 31 maart 2008 stelden wij, verbalisanten, naar aanleiding van een luchtvaartongeval op het luchtvaartterrein van Rotterdam Airport, een onderzoek in.

Bij dit luchtvaartongeval waren twee luchtvaartuigen betrokken, voorzien van het Portugese Nationaliteits- en inschrijvingskenmerk CS-DFF en het Nederlandse Nationaliteits- en inschrijvingskenmerk PH-KIS.

Gedurende dit onderzoek is door ons, verbalisanten, een strafbaar feit vastgesteld.

Het strafbare feit is conform de volgende artikelen strafbaar gesteld:

Artikel 5.3 Wet Luchtvaart

Juncto

Artikel 10 lid 4 Algemeen Luchthavenreglement

Juncto

Artikel 13 aanvullend luchthavenreglement Rotterdam

Juncto

Regeling proefdraaien Rotterdam 1 januari 2006.

De overtreding van genoemde artikelen voldeed echter niet aan de omschrijving van roekeloosheid, grove onvoorzichtigheid, onachtzaamheid en nalatigheid zoals omschreven door het Openbaar Ministerie.

Van dit luchtvaartongeval is door verbalisant [REDACTED] een onderzoeksrapport opgemaakt welke als bijlage bij dit proces-verbaal is gevoegd.

Dit proces-verbaal is door ons op ambtsbelofte opgemaakt en ondertekend te Schiphol op 22 november 2008.

De verbalisant,

[REDACTED]

[REDACTED]

Registratienummer : 2008008297-1

Rapportnummer : 2008008297-1

O N D E R Z O E K S R A P P O R T

Registratienummer : PH-KIS  
Merk : Christen  
Nummer inschrijving : ██████████  
Categorie : Dit luchtvaartuig is een luchtvaartuig met een maximaal toegelaten totaal massa van minder dan 6000kg en valt onder categorie 4 zoals omschreven in de richtlijn voor strafvordering en feitomschrijvingen luchtvaartwetgeving 2004

Registratienummer : CS-DFP  
Merk : Cessna  
Nummer inschrijving : ██████████  
Categorie : Dit luchtvaartuig is een straalvliegtuig met een toegelaten totaal massa van 6000kg of meer en valt onder categorie 1 zoals omschreven in de richtlijn voor strafvordering en feitomschrijvingen luchtvaartwetgeving 2004

Datum : 31 maart 2008


Betreft : ongeval

Plaats : Luchthaven Rotterdam  
Taxiway Yankee

Rapporteurs : ██████████ Luchtvaartpolitie

Bijlagen : 8

Gezien en doorgezonden.  
Hoofd Luchtvaartpolitie,

1. **Betreft** : ongeval  
met het luchtvaartuig zijnde een: motorvliegtuig
  
2. **Melding**  
De melding werd gedaan op : maandag 31 maart 2008 te 12:35  
uur
  
3. **Algemene gegevens**
  - a) Datum en tijdstip : maandag 31 maart 2008 te 12.00  
uur
  - b) Plaats : Rotterdam
  - c) Vluchtfase : taxiën  
Doel of aard van de vlucht : Reklame Sleepvlucht  
Plaats van vertrek : Rotterdam (EHRD)  
Datum en tijdstip van vertrek : 31 maart 2008 te 09.00 uur  
Bestemming van de vlucht : Rotterdam (EHRD)  
VFR of IFR vlucht : VFR  
Vliegplan : ja  
Radiokontakt met verkeersleiding: ja  
Radiokontakt met havendienst : nee
  - d) Aantal inzittenden : 1  
Bemanning : 1  
Passagiers : 0
  - e) Toestand na het ongeval  
Schade aan het Luchtvaartuig : Propeller aan twee zijden  
verbogen, linker vleugeltip  
gedeukt  
Gewonden : geen  
Dodden : geen  
Schade aan derden : nee
  
4. **Onderzoek**  
Op de plaats van het ongeval werd op 31 maart 2008  
een onderzoek ingesteld door : Luchtvaartpolitie
  
5. **Plaats**
  - a) Plaats van het ongeval : Taxiway Yankee  
Rotterdam
  - b) Bijzonderheden plaats ongeval : Betreft de taxiway Y van  
Rotterdam Airport
  - c) Ligging van plaats ongeval : Airside Rotterdam Airport
  - d) Aanraking met de bodem : matig
  - e) Richting : 45°
  - f) Stand (hoek) luchtvaartuig met  
de bodem : 45°
  - g) Eigenaar van het terrein : Rotterdam Airport
  - h) Gebruiker van het terrein : Rotterdam Airport
  - i) Eventueel van belangzijnde instrument/paneel aanwijzingen:
  
6. **Het luchtvaartuig**
  - a) Nationaliteits en inschrijvings-  
kenmerken : PH-KIS
  - b) Ten name van : 
  - c) Merk en type : Christen A-1

- d) Nummer bewijs van inschrijving : ██████████  
Afgegeven op : 1 januari 1990
- e) Verzekerd bij : Driessen en Rappange  
verzekeringen
7. Schade  
Schade aan het luchtvaartuig : ja  
Is de schade een direkt gevolg  
van het ongeval : ja  
Zijn er aanwijzingen dat zich  
vooraf een technisch mankement/  
storing heeft voorgedaan? : nee
8. Vlieger  
Was de vlieger de gezagvoerder : ja
- Naam : ██████████  
Voornamen : ██████████  
Geboren te : ██████████  
Geboren op : ██████████  
Geboorteland : ██████████  
Nationaliteit : ██████████  
Adres : ██████████  
Plaats : ██████████  
Telefoonnummer : ██████████
- h) Bewijs van bevoegdheid  
soort : Commercial Pilot Licence met als  
bevoegdverklaring  
Instrument rating/  
Singel Engine Aeroplane  
nummer : ██████████  
uitgereikt op : ██████████  
geldig tot : ██████████
- i) Bevoegdverklaringen : IR-SE(A)/ RT
11. Gewonden/doden : geen
13. Het weer  
a) Algemene weerstoestand : Zicht en weer goed
- b) Specifieke gegevens ten tijde  
en ter plaatse van het ongeval :  
wind : 7 knopen  
bewolking : 3500 ft few  
neerslag : geen  
zicht : 9999  
QNH : 1015  
Temperatuur / dauwpunt : 10/18
- c) Nadere bijzonderheden :

14. Getuigen

1

Naam : ██████████  
Voornamen : ██████  
Geboren te : ██████████  
Geboren op : ██████████  
Geboorteland : ██████████  
Nationaliteit : ██████████  
Adres : ██████████  
Plaats : ██████████  
Telefoonnummer : ██████████

2

Naam : ██████████  
Voornamen : ██████████  
Geboren te : ██████  
Geboren op : ██████████  
Geboorteland : ██████████  
Nationaliteit : ██████████  
Adres : ██████████  
Plaats : ██████████

15. Resultaat van het onderzoek

Is een van de navolgende factoren van invloed geweest op het ongeval :

- belading, zwaartepuntsligging : nee
- luchtwaardigheid luchtvaartuig: nee
- onderhoud : nee
- inspecties : nee
- overschrijding gebruiksgrenzen: nee
- geschiktheid / bekwaamheid : nee
- ervaring : nee
- medische oorzaak : nee
- alcohol / medicijnen : nee
- weer : nee
- bediening / vliegersfout : nee
- vluchtvoorbereiding : nee
- overtreding voorschrift : nee
- andere oorzaak : ja

Analyse van de toedracht

Op maandag 31 maart 2008, omstreeks 12:05 uur, is een luchtvaartuig voorzien van het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk PH-KIS, na een reclamesleepvlucht geland op landingsbaan 24 van Rotterdam Airport.

Na het verlaten van de landingsbaan via intersectie V3 kreeg gezagvoerder ██████ van de luchtverkeersleiding een klaring om te taxieën naar Foxtrot. Verdere bijzonderheden worden door de verkeersleiding niet doorgegeven.

taxiede vervolgens via Yankee naar Foxtrot, conform de standaard taxiroute, als gepubliceerd in "Ground Movement Chart rwy 24" van de Visual Flight Guide Nederland.

Op parking position B1 stond op dat moment een luchtvaartuig geparkeerd voorzien van het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk CS-DFF.

Dit luchtvaartuig is zwaarder dan 6000kg en is voorzien van twee turbinemotoren die aan de achterzijde van het luchtvaartuig aan het staarstuk bevestigd zijn.

Het luchtvaartuig was eerder op aanwijzing van de havendienst op B1 geparkeerd in verband met het uitvoeren van "engine tests". Het luchtvaartuig stond zo geparkeerd dat de neus van het luchtvaartuig in de richting wees waarvan de wind afkomstig was. Het luchtvaartuig stond op deze manier parallel geparkeerd aan start en landingsbaan 24. De motoren stonden op deze manier gericht op taxiway Yankee.

De gezagvoerder van het luchtvaartuig voorzien van het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk CS-DFF verklaarde dat hij van de luchtverkeersleiding op Rotterdam toestemming zou hebben gehad om zijn motoren op vermogen te mogen testen. De gezagvoerder heeft derhalve 75% motorvermogen geselecteerd om zijn motorcontrole's uit te kunnen voeren.

Op dat moment taxiede het luchtvaartuig PH-KIS op taxiway Yankee achterlangs. Door de sterke luchtstromingen (ook wel "Jet Blast" genoemd), veroorzaakt door de motoren van de CS-DFF, werd het luchtvaartuig PH-KIS opgetild en opzij gezet waardoor het als eerst met de linkervleugeltip de grond raakte en vervolgens met de neus op de grond tot stilstand kwam. Het luchtvaartuig stond op dat moment in een hoek van ongeveer 45 graden met de staart omhoog.

Beide luchtverkeerleiders van Rotterdam verklaren dat zij geen klaring aan de gezagvoerder van de CS-DFF hebben gegeven om zijn motoren op vermogen te mogen testen. Dit omdat daar een aparte klaring voor zou zijn vereist. De gezagvoerder van de CS-DFF was volgens hen alleen geklaard om de motoren te mogen starten en om onder begeleiding van de havendienst te mogen taxieën naar positie B1.

Aldaar zouden de motoren alleen op "Idle" (stationair) getest mogen worden. Thans daar ging de luchtverkeersleiding van Rotterdam van uit.

Om deze reden heeft de luchtverkeersleiding van Rotterdam geen waarschuwing of een alternatieve taxi klaring aan de gezagvoerder van de PH-KIS gegeven in verband met mogelijke "Jet Blast" afkomstig van de CS-DFF.

verklaarde niet gezien te hebben dat de "anti-collision lights" van de CS-DFF aan waren. Als hij dat wel had gezien dan had niet achter de CS-DFF langs getaxied.

Resumerend kan worden gesteld dat:

-Door een verkeerde interpretatie van de klaring om de motoren te mogen starten voor het doen van "engine tests" de gezagvoerder van de CS-DFP ervanuit ging dat hij zijn motoren op vermogen kon gaan testen en daar ook een klaring voor had gekregen.

-Volgens de gezagvoerder van de CS-DFP had de luchtverkeersleiding kunnen weten dat hij zijn motoren op vermogen ging testen, want anders had hij voor het Jet Center kunnen blijven staan en had hij niet naar B1 verplaatst te hoeven worden.

-Beide luchtverkeersleiders van Rotterdam er vanuit gingen dat er alleen op "Idle" getest ging worden, omdat voor het op vermogen testen van de motoren een aparte klaring is vereist die zij niet gegeven hadden.

-Zij om deze reden de PH-KIS achterlangs hebben laten taxieën.

Een situatietekening is ter verduidelijking als bijlage bij dit onderzoeksrapport gevoegd.

#### 16. Bijlagen

- een situatietekening
- een fotobijlage
- verklaringen vliegers (2)
- verklaringen getuigen (2)
- verklaringen luchtverkeersleiders (2)

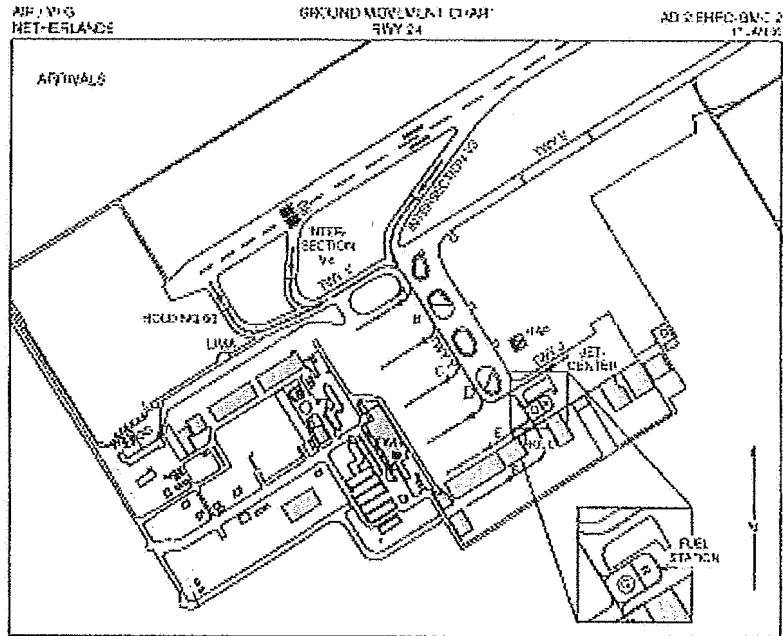
De blokken welke niet genoemd worden in dit onderzoeksrapport zijn niet van toepassing.

Opgemaakt te Schiphol, op vrijdag 21 november 2008.

Rapporteur



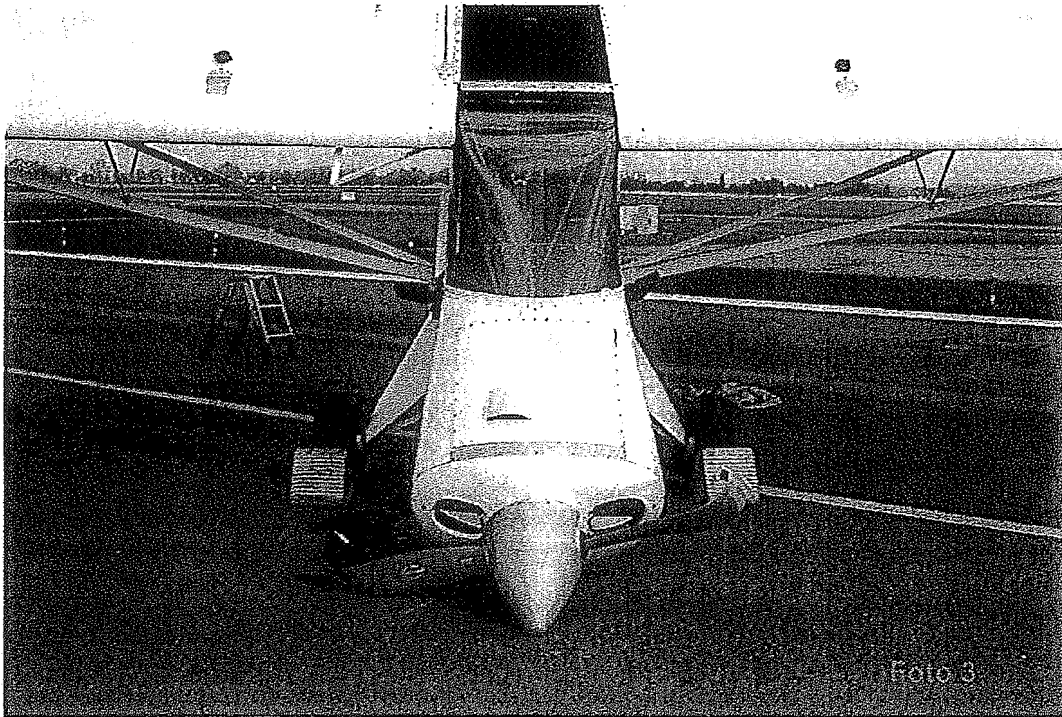
# Situatie tekening PH-KIS/ CS-DFP Rotterdam





Fotobijlage PH-KIS/ CS-DFP Rotterdam







Ik volgde dus zelf taxiway Yankee zoals voorgeschreven. Ik zag de Cessna tussen het Alpha en Bravo platform staan. Ik schat de afstand tussen de Cessna en taxiway Yankee op ongeveer 50 meter. Ik zag geen anti collisionlights branden bij de Cessna. Ook zag ik geen luchtwervelingen rond de motoren.

Ik ben toen vervolgens achter de Cessna langs getaxied. Toen ik net voorbij de Cessna was, voelde ik plotseling dat de achterkant van mijn vliegtuig werd opgetild en naar links werd weggeduwd. Ik probeerde nog mijn vliegtuig onder controle te houden echter dit had geen resultaat.

Plotseling zag ik dat ik met de neus van mijn vliegtuig op de grond stond. Ik voelde dat de staart van mijn vliegtuig in de lucht stond. Ik zag zelf namelijk alleen het asfalt.

Ik probeerde via de deur aan de rechterzijde uit te stappen, echter dit lukte niet vanwege de "jet blast" van de Cessna.

Ik zag dat een medewerker van de havendienst naar de Cessna reed en voor de Cessna uitstapte. Ik zag dat hij via handbewegingen de piloot van de Cessna duidelijk maakte om zijn motoren uit te zetten.

Pas toen was het voor mij mogelijk om uit te stappen. Ik heb toen eerst alle elektra uitgeschakeld en ben toen gauw uitgestapt.

Toen ik later in gesprek was met de piloten van de Cessna hoorde ik ze zeggen dat zij geen motor indicatie meer hadden op hun cockpit display en dat zij op gevoel de motoren aan het testen waren. De linkermotor zou hierbij al op flink vermogen hebben gestaan."

Bovenstaande verklaring werd in concept opgenomen.

Nadat ik, verbalisant [REDACTED] de verdachte zijn verklaring had voorgelezen, volhardde hij daarbij en ondertekende deze in concept.

[REDACTED]  
[REDACTED]

Dit proces-verbaal is door mij op ambtsbelofte opgemaakt, gesloten en getekend te Schiphol op 3 april 2008.

De verbalisant,

[REDACTED]



Proces-verbaalnummer : 2008008297-2

P R O C E S - V E R B A A L  
van verhoor

Ik verbalisant, [REDACTED] Luchtvaartpolitie, verklaar het volgende.

Op maandag 31 maart 2008 te 14:00 uur, hoorde ik op Luchthaven, Zestienhoven (Ehrd), binnen de gemeente Rotterdam, als verdachte een man die opgaf te zijn:

Naam : [REDACTED]  
Voornamen : [REDACTED]  
Geboren te : [REDACTED]  
Geboren op : [REDACTED]  
Geboorteland : [REDACTED]  
Nationaliteit : [REDACTED]  
Adres : [REDACTED]  
Plaats : [REDACTED]  
Land : [REDACTED]

Nadat de verdachte meegedeeld werd waarvan hij verdacht werd en dat hij niet tot antwoorden verplicht was, verklaarde hij:

"Ik begrijp dat ik niet tot antwoorden verplicht ben.  
Ik verklaar het volgende:

Ik begrijp dat u mij als politieagent hoort.  
Ik begrijp ook dat ik niet verplicht ben om uw vragen te beantwoorden.  
Ik ben wel bereid om uw vragen te beantwoorden, maar ik wil niemand in diskrediet brengen.

[REDACTED]. Ik kan u echter goed verstaan en begrijpen en heb er geen bezwaar tegen dat dit verhoor in de Engelse taal plaatsvindt.

Ik ben sinds [REDACTED] werkzaam bij [REDACTED].  
Ik heb in totaal zo'n 5000 vlieguren ervaring.  
Ik heb ongeveer 600 uur ervaring op de Cessna Citation 560 XL.  
Mijn laatste vlucht op ditzelfde type was op [REDACTED].

Vandaag, maandag 31 maart 2008, begon om 05.10 uur lokale tijd begon mijn dienst.  
Ik heb mij op dat tijdstip gemeld op het vliegveld van Bordeaux, Frankrijk.  
Vanaf daar ben ik als passagier per lijnvlucht van KLM Cityhopper naar Schiphol, Amsterdam, gevlogen.

Daar heb ik mijn co-piloot, [REDACTED] ontmoet.  
Samen zijn we per taxi naar Rotterdam Airport gereden.  
In het KLM jet-center op Rotterdam Airport zijn [REDACTED] en ik  
vervolgens onze vluchtvoorbereiding gaan doen.

Wij stonden ingedeeld voor een zogenaamde 'operational check flight.'  
Dit vind plaats wanneer er meer dan gering onderhoud aan het  
luchtvaartuig heeft plaatsgevonden.  
Bij de CS-DFP is de linkermotor verwisseld.  
Om die reden gingen wij de checkflight uitvoeren.  
Ten behoeve van een dergelijke checkflight hebben wij een  
items-check-list uitgereikt gekregen.  
Deze check list zijn [REDACTED] en ik vervolgens samen gaan doornemen.  
Daarnaast hebben wij de meteo bekeken ten behoeve van de  
vluchtvoorbereiding.  
In principe was het weer beneden de limieten van de maatschappij tbv  
het uitvoeren van een checkflight.  
Dus besloten wij alleen de zogenaamde ground-checks te gaan doen.  
Mochten de resultaten van deze checks positief uitvallen en het weer  
beter worden, dan zouden we alsnog gaan vliegen.  
Uit de checklist bleek ons dat we veel checks op de grond konden  
uitvoeren, zonder dat we hoefden te vliegen.

Ik heb vervolgens Netjets gebeld ten einde onze beslissing door te  
geven aan het hoofdkantoor. Netjets deelde ons mee dat we geen haast  
hoefden te hebben omdat de CS-DFP niet ingezet hoefde te worden.

Nadat we alle voorbereidende handelingen hadden doorgenomen, hebben  
we elkaar gebriefd.  
Gedurende deze briefing hebben we onderling de te volgen procedure  
doorgenomen.  
Hierbij hebben we onder andere gekeken naar de frequenties van  
Rotterdam Airport welke we zouden gaan gebruiken, de taxiprocedures  
etcetera.  
Ook hebben we de taakverdeling binnen de cockpit doorgenomen.  
We hebben afgesproken dat ik voor de werkzaamheden op de grond de  
pilot-flying zou zijn en [REDACTED] gedurende de checks die we eventueel  
vliegend zouden uitvoeren.

Aan deze beslissing ligt een praktische reden ten grondslag.  
De CS-DFP is een Cessna Citation XL.  
Bij dit toestel is het zo dat alleen de vlieger in de linkerstoel de  
motoren kan starten. De starter-switch is bijna niet bereikbaar voor  
de co-piloot vanuit de rechterstoel.

Gedurende de vlucht zou ik dan alle testwaarden en metingen monitoren  
en noteren. Netjets verlangt dat dit wordt uitgevoerd door de meest  
ervaren vlieger.  
Wij konden ons beiden vinden in deze afspraak.

Conform ons vliegplan stonden we gepland voor 09.30 uur Zulu. We  
hebben onze vertrektijd vertraagd naar 10.00 uur Zulu. We wilden wat  
meer tijd nemen en rust inbouwen voor onze voorbereiding.  
Uiteindelijk zijn we naar de CS-DFP gegaan.  
Het toestel bevond zich in de hangar bij het KLM Jetcenter op  
Rotterdam.  
Door iemand van het onderhoudsbedrijf is het toestel naar buiten  
gesleept en opgesteld op het platform voor deze hangar.

We hebben als eerste de walk-around uitgevoerd. Dit betreft een externe inspectie van het luchtvaartuig.  
Alles bleek in orde te zijn.

Daarna zijn we begonnen aan onze checks in het vliegtuig en de cockpit.  
In de cabine hebben we gekeken naar het toilet, de audio en video installaties, de voorraad eten, drinken en dergelijke.  
Ook hebben we gekeken naar de brandblussers en andere systemen.  
Ook hebben we gekeken of alle documentatie aanwezig en in orde was.  
We constateerden geen gebreken en/of vermissing van objecten.

Vervolgens hebben we ons geïnstalleerd in de cockpit.  
Hier hebben we een uitgebreide panel check gedaan.  
Vanwege het feit dat het toestel in onderhoud is geweest, hebben we de voorbereiding nog meer uitgebreid gedaan dan normaal voorafgaand aan een vlucht.  
We hebben aandacht besteed aan alle knoppen en wijzerplaten. Het kan namelijk zijn dat de onderhoudsmonteurs bepaalde 'settings' gewijzigd hebben ten behoeve van het onderhoud.  
Met deze checks waren we geruime tijd bezig, maar ook nu bleek alles in orde.

Nadat we alle checks voorafgaand aan het opstarten hadden uitgevoerd en we klaar waren om te starten, heb ik via de radio contact opgenomen met Rotterdam Ground. De frequentie weet ik niet uit mijn hoofd. Dit was te 11.10 uur lokale tijd.

Ik heb mij aangemeld met ons callsign .  
Ik heb aan de controller aangegeven welk toestel we waren en onze positie.  
Ik heb doorgegeven dat we vooralsnog niet zouden gaan vliegen, maar dat we 'engine run tests' wilden gaan uitvoeren en dan wellicht op een later moment zouden gaan vliegen.

De controller van Rotterdam Ground vroeg mij vervolgens of we de motoren in idle gingen testen.  
Hij zei namelijk: 'Will you be running in idle? Because in that case you can stay in front of the jet-center' of woorden van gelijke strekking. Ik weet niet meer precies wat er gezegd is, maar daar kwam het op neer.

Ik heb toen aangegeven dat we met vermogen gingen testen, dus meer dan met idle vermogen.  
De controller gaf toen aan dat hij ging overleggen met de havendienst en dat we stand-by moesten blijven. Hij zei ongeveer: 'Will check with Airport Authorities, will call you back.'

Vervolgens heeft de controller ons weer opgeroepen en gaf hij het volgende door:

'Cleared for Start-up. For engine test, position Bravo 1, contact tower when ready to taxi.'

Maar nogmaals, ik weet niet meer de precieze bewoordingen die gebruikt zijn. De communicatie zoals ik die nu weergeef is bij benadering.

Omstreeks 11.15 uur lokale tijd hebben we de motoren gestart.

Er kwam een auto van de havendienst voor ons toestel staan, een zogenaamde 'follow-me' auto. Uit bovenstaand gesprek en het feit dat de follow-me auto voor ons toestel kwam te staan, gaf ons het idee dat de controller het besproken had met de havendienst.

Na de start-up klaring, hebben we de motoren gestart. eerst de linker- daarna de rechtermotor.

Vervolgens heb ik contact gezocht met Rotterdam Tower. Ik kan u deze frequentie niet uit mijn hoofd vertellen.

Ik vervolgens aan de tower controller een taxi klaring naar B('Bravo') 1 gevraagd. Ik weet overigens niet zeker of ik Bravo 1 ook genoemd heb.

Ik kreeg de taxi klaring van de controller en we zijn achter de follow-me auto aan getaxiet via taxiway N('November') naar opstel positie B1.

Daar aangekomen zag ik dat de bestuurder van de follow-me auto uitstapte en ons met behulp van marshalling batjes naar de juiste positie dirigeerde.

Het viel me wel op dat we dwars op de gangbare opstelrichting stonden. We stonden met de neus in de richting van de terminal en met de staart in de richting van taxiway Y('Yankee.')

Aan de belijning op het platform te zien sta je normaal gesproken met de neus van het vliegtuig richting de start- en landingsbaan. We stonden nu 90 graden gedraaid ten opzichte van de gele lijn welke op de opstelplaatsen aanwezig is en welke parallel loopt aan de gele lijn op de taxiways.

Ik ging er vanuit dat we op deze wijze door de marshaller gepositioneerd werden in verband met werkzaamheden welke ik had gezien ter hoogte van de opstelplaats C('Charlie') 1.

Ik heb de controller op de toren op geroepen en hem aangegeven dat we op positie B1 stonden.

Ik heb ook aangegeven dat we na het afronden van de checks of gingen vliegen of terug zouden taxien naar het Jet-Center.

De controller heeft volgens mij hierop geantwoord met : 'Call me when you are finished' of woorden van gelijke strekking.

We zijn vervolgens de operational checklist verder gaan afwerken. Op zeker moment kwamen we bij het punt waarop we de motoren gingen opspoelen. Zowel [REDACTED] als ik hebben goed naar buiten gekeken voor dat we meer vermogen op de motoren gingen geven.

We zagen dat onze directe omgeving vrij was. Ik heb nog extra gekeken of we de werkzaamheden welke ik gezien had op C1 niet in gevaar zouden brengen. Wij kunnen niet helemaal naar achteren kijken, dat uitzicht word ons belemmerd.

Conform de checklist moesten de motor checks gebeuren met de EEC in manual mode.

De EEC is de Electronic Engine Control.

Dit is de computer welke de motoren regelt.

Normaal gesproken zorgt de EEC voor gelijk vermogen op beide motoren.

Nu hadden we de EEC dus manual gezet.

[REDACTED] heeft vervolgens de linker throttle handle naar voren geschoven, tot de N1 indicator 75,1% aanwees. De throttle handle



stond toen ongeveer halverwege. De N1 geeft het aantal omwentelingen in procenten van een van de turbinewielen in de motor. De linker motor word aangeduidt als motor 1. De bijbehorende ITT, Internal Turbine Temperature, gaf een temperatuur van 580 graden Celsius aan. Dit is binnen limieten. De maximale ITT bij de startup is 740 graden Celsius.

Vervolgens heeft [REDACTED] de rechter throttle handle naar voren geschoven naar dezelfde stand als de linker. Het viel ons gelijk op dat de N1 indicator van motor 2 maar 34,7% aanwees, terwijl de ITT bleef steken op 480 graden Celsius. Een dergelijk verschil in waardes is ongewoon. De throttle handles stonden op dezelfde stand en toch was er een enorm verschil tussen de aangegeven waardes.

Wij waren deze verschillen aan het bespreken toen ik zag dat er een gele auto van de havendienst aan kwam rijden. Er stapte een medewerker van de havendienst uit, welke het teken voor shutdown maakte. Dit deed hij door met zijn hand horizontaal voor zijn keel langs te gaan. Onmiddellijk hebben wij de motoren terug naar idle gebracht.

We zagen een brandweerauto aankomen en ons passeren. We zagen dat deze brandweerauto richting de staart van ons vliegtuig reed. We hadden geen idee wat er aan de hand was. Ik heb vervolgens aan de toren gevraagd wat er aan de hand was. De toren gaf me als antwoord dat we onmiddellijke de motoren uit moesten zetten. Dit hebben we gedaan. We zagen nog een tweede brandweerauto voorbijkomen. Vervolgens heb ik aan de controller van Rotterdam Tower aangegeven dat we de motoren hadden uitgezet. Ik vroeg hem of ik de APU mocht laten draaien. De APU is een kleine straalmotor in de staart welke gebruikt wordt om stroom op te wekken. De controller antwoordde hierop dat we ook deze uit moesten zetten.

Nadat we dat gedaan hadden, ben ik opgestaan en heb ik de deur geopend. Ik keek naar links, langs de staart. Toen zag ik een wit vliegtuigje op zijn neus staan. Pas toen wist ik wat er gebeurd was. Tot dan toe wisten wij niet wat er aan de hand was. Ik heb toen aan de controller op de toren gevraagd of het door onze jetblast kwam dat het andere toestel op zijn neus stond. De controller antwoordde hierop : 'Nee, dat kan niet' of woorden van gelijke strekking.

U vraagt mij hoe het komt dat het andere toestel op zijn neus kwam te staan en wie hier eventueel verantwoordelijk zou kunnen zijn. Ik kan u hierop geen antwoord geven. Ik ben geen technicus, onderhoudsman of verkeersleider. En zoals ik u al eerder aangaf, ik wil niemand benadelen. Verder heb ik niets toe te voegen aan mijn verklaring."

Het verhoor vond plaats in de Engelse taal, begrijpelijk voor de verdachte en verbalisant.

Bovenstaande verklaring werd in concept opgenomen.

Nadat ik, verbalisant [REDACTED] de verdachte zijn verklaring had voorgelezen, volhardde hij daarbij en ondertekende deze in concept.

[REDACTED]

(verdachte)

Dit proces-verbaal is door mij op ambtsbelofte opgemaakt en ondertekend te Schiphol op 31 maart 2008.

De verbalisant,  
[REDACTED]

Proces-verbaalnummer : 2008008297-4

P R O C E S - V E R B A A L  
VERHOOR GETUIGE

Ik, [REDACTED], Luchtvaartpolitie, hoorde op maandag 31 maart 2008 te 14:35 uur, op luchthaven Zestienhoven (Ehrd), binnen de gemeente Rotterdam, een persoon als getuige. Daarnaast gevraagd gaf hij de volgende identiteitsgegevens op:

Getuige  
Naam : [REDACTED]  
Voornamen : [REDACTED]  
Geboren te : [REDACTED]  
Geboren op : [REDACTED]  
Geboorteland : [REDACTED]  
Nationaliteit : [REDACTED]  
Adres : [REDACTED]  
Plaats : [REDACTED]

Nadat ik de getuige had medegedeeld waarover ik hem wenste te horen, verklaarde hij als volgt:

"Ik ben werkzaam als Airport operations officer (havendienst) van Rotterdam Airport. Vandaag had ik dienst van 06:30 uur tot 15:00 uur. Ik was vandaag, naast mijn normale werkzaamheden, tevens belast met de begeleiding van een nieuwe collega. Zijn naam is [REDACTED]

Omstreeks 11:45 uur hebben [REDACTED] en ik de Cessna begeleid vanaf het Jettcenter naar B1 voor het proefdraaien van de motoren. Dit is namelijk de standaard positie hiervoor.

Omstreeks 12:00 uur zat ik samen met [REDACTED] in de Airside Authority auto op plaform D3. Wij waren aan het bespreken hoe en waar [REDACTED] de binnenkomende Transavia vlucht zou gaan parkeren.

Ik zat op de achterbank en de neus van het voertuig stond in de richting van de start en landingsbaan. Ik had gedeeltelijk zicht op het grondverkeer dat voor ons afspeelde.

Plotseling zag ik dat de PH-KIS met zijn neus op de taxiway stond. Ik wilde net de havendienst informeren toen ik over de mobilifoon het alarmsignaal af hoorde gaan.

Wij zijn toen eerst naar de PH-KIS gereden. Ik zag dat de vlieger er al uit was en niets mankeerde. Vervolgens zijn we naar de Cessna gereden en zijn toen uitgestapt. Wij hebben toen aan de piloot van de Cessna het teken gegeven zijn motoren uit te zetten. Ik zag dat de Cessna zijn anti collision lights wel aanhad.

In de auto hebben wij een luchtvaartset die altijd aan staat en op de radiofrequentie van de verkeerstoren staat afgesteld. Dit is 118.20 MHZ. Wij kunnen dus de berichten tussen de vliegtuigen en de toren uitluisteren.

Ik heb geen communicatie tussen de Cessna en de toren gehoord. Normaal gesproken wordt er door de toren een klaring aan een vliegtuig gegeven om de motoren op vermogen te mogen testen. Ik heb deze klaring niet gehoord."

Bovenstaande verklaring werd in concept opgenomen.

Nadat ik, verbalisant [REDACTED] de getuige zijn verklaring had voorgelezen, volhardde hij daarbij en ondertekende deze in concept.

[REDACTED]  
(getuige)

Dit proces-verbaal is door mij op ambtsbelofte opgemaakt, gesloten en getekend te Schiphol op 3 april 2008.

De verbalisant,  
[REDACTED]

Proces-verbaalnummer : 2008008297-5

P R O C E S - V E R B A A L  
VERHOOR GETUIGE

Ik, [REDACTED], Luchtvaartpolitie, hoorde op maandag 31 maart 2008 te 15:08 uur, op luchthaven Zestienhoven (Ehrd), binnen de gemeente Rotterdam, een persoon als getuige. Daarnaast gevraagd gaf hij de volgende identiteitsgegevens op:

Getuige

Naam : [REDACTED]  
Voornamen : [REDACTED]  
Geboren te : [REDACTED]  
Geboren op : [REDACTED]  
Geboorteland : [REDACTED]  
Nationaliteit : [REDACTED]  
Adres : [REDACTED]  
Plaats : [REDACTED]

Nadat ik de getuige had medegedeeld waarover ik hem wenste te horen, verklaarde hij als volgt:

"Ik ben sinds een maand werkzaam als Airport operations officer op Rotterdam Airport. Ik had vandaag dienst van 06:30 uur tot 15:00 uur en werd begeleid door [REDACTED].

[REDACTED] en ik hebben de Cessna vanaf het Jettcenter naar B1 begeleid. B1 is de standaardpositie voor het proefdraaien van motoren. De Cessna is op onze aanwijzing geparkeerd met zijn neus in de richting van 240 graden.

Even later zaten wij in de auto op het platform D3. Ik zat achter het stuur en had mij enigszins omgedraaid naar [REDACTED] die op de achterbank zat. Wij waren aan het overleggen hoe en waar ik de binnenkomende Transavia zou parkeren.

Ik zag vanuit mijn ooghoeken dat de PH-KIS met zijn neus op de taxiway stond. Ik zag dat de PH-KIS nog hooguit een meter bewoog voordat het volledig tot stilstand was gekomen.

We zijn toen eerst naar de PH-KIS gereden. Ik zag dat de vlieger van de PH-KIS probeerde uit te stappen. Vervolgens zijn wij naar de voorkant van de Cessna gereden en zijn toen uitgestapt. Ik heb toen aan de piloot van de Cessna via handbewegingen het signaal gegeven zijn motoren uit te schakelen. Ik hoorde dat het geluid van de motoren afnam, echter de A.P.U. (auxiliary power unit) of de motoren bleven wel aan.


Later heb ik nogmaals aan de piloot het handgebaar gegeven om zijn motoren volledig uit te schakelen. Ik hoorde tevens de verkeerstoren op de luchtvaartset tegen de Cessna zeggen dat al zijn motoren volledig uitgeschakeld dienden te worden. Ik hoorde dat de motoren nu wel werden afgezet.


In de auto is een luchtvaartset aanwezig die permanent is afgesteld op de radiofrequentie van de toren (118,20 MHz). Daarnaast luisteren wij naar alle frequenties op de luchthaven middels een scanner.

Normaliter gesproken moet de piloot voor het proefdraaien van de motoren toestemming aan de verkeerstoren vragen. Ik heb vanaf het moment dat wij de Cessna hebben begeleid tot op het moment van het voorval niets gehoord op de toren frequentie over het mogen proefdraaien van de motoren van de Cessna. Ik heb de klaring hiervoor niet gehoord.


Ik weet niet meer of de anti collisionlights van de Cessna nou wel of niet gebrand hebben."

Bovenstaande verklaring werd in concept opgenomen.

Nadat ik, verbalisant  de getuige zijn verklaring had voorgelezen, volhardde hij daarbij en ondertekende deze in concept.

  
(getuige)

Dit proces-verbaal is door mij op ambtsbelofte opgemaakt, gesloten en getekend te Schiphol op 3 april 2008.

De verbalisant,  




- Korps landelijke politiediensten
- Dienst luchtvaartpolitie

---

## PV van verhoor verdachte

---

Proces-verbaalnummer : 2008008297  
Documentcode :  
Onderzoek : Ongeval PH-KIS EHRD  
Betreft : Verhoor verdachte  
Parketnummer :  
RC-nummer :  
Verbalisanten : [redacted] Dienst luchtvaartpolitie Korps  
landelijke politiediensten  
[redacted] Dienst luchtvaartpolitie Korps landelijke  
politiediensten

---

### PROCES – VERBAAL

Wij, verbalisanten, werkzaam bij het Korps landelijke politiediensten, Dienst Luchtvaartpolitie verklaren het volgende:

Op maandag 21 april 2008, omstreeks 15:10 uur, hoorden wij te Schiphol-Oost, als verdachte de persoon van:

Naam : [redacted]  
Voornamen : [redacted]  
Geboortedatum : [redacted]  
Geboorteplaats : [redacted]  
Geboorteland : [redacted]  
Woonadres : [redacted]  
Postcode : [redacted]  
Woonplaats : [redacted]  
Geslacht : [redacted]  
Nationaliteit : [redacted]

- Het verhoor vond plaats binnen het gerechtelijke vooronderzoek en werd uitgevoerd in opdracht van de rechter-commissaris mr. [naam].
- De raadsman van de verdachte mr. [naam] was op [datum], omstreeks [tijd] uur, in kennis gesteld van het voorgenomen verhoor.
- Het verhoor werd gevolgd door [redacted], Juridische zaken LVNL en [redacted] LVNL.
- Wij hoorden de verdachte in de Nederlandse taal.
- Zowel de verdachte als wij verbalisanten spreken en begrijpen die taal. Wij kwamen met de verdachte overeen om in die taal te communiceren.
- Wij maakten daarbij gebruik van de tolk in die taal, [naam en

registratienummer tolk].

- Het verhoor werd auditief geregistreerd, onder nummer: [ ]. Bij aanvang van het verhoor deelden wij aan de verdachte mede, dat het geluid van het verhoor werd opgenomen.
- De auditieve registratie vond plaats in opdracht van de officier van justitie, mr. [naam].
- Het verhoor werd gevolgd door [namen]. Aan de verdachte deelden wij mede welke functionarissen meeluisterden.

Bij aanvang van het verhoor deelden wij aan de verdachte mede waarvan hij werd verdacht en dat hij niet tot antwoorden verplicht was.

De verdachte verklaarde:

"Ik begrijp dat ik niet tot antwoorden verplicht ben. Ik begrijp ook waarover u mij wenst te horen, namelijk het incident dat te 31 maart 2008 plaatsvond op Rotterdam Airport.

Ik ben sinds [redacted] werkzaam als [redacted]

[redacted]

Mijn werkzaamheden bestaan uit het verlenen van luchtverkeersleiding aan het startende, landende en taxiënde verkeer op Rotterdam Airport en het plaatselijke luchtverkeer in de directe omgeving van de luchthaven.

Ik ben op maandag 31 maart te 07.00 uur aan mijn dienst begonnen. De normale dienst loopt tot 13.30 uur.

Ik zat die dag op de Tower positie.

Ik was die dag goed uitgerust. Ik had geen medicijnen of iets dergelijks gebruikt en had goed gegeten en gedronken.

De communicatie tussen de toren verkeersleider en de grondverkeersleider is erg direct. We zitten namelijk direct naast elkaar.

Als een kist engine tests wil doen, dan geeft deze dat aan via de radio bij ons.

Wij geven dan aan de havendienst door dat er een toestel engine tests wil doen. De havendienst bepaalt dan verder hoe of wat. Wij hebben namelijk geen zicht op werkzaamheden op het platform of iets dergelijks.

De vaste positie voor het proefdraaien is B1.

Ik weet niet hoe dat bepaald is, dat is gewoon zo.

De manier waarop het toestel wordt opgesteld is afhankelijk van de wind. Die kan dus variëren.

Ik weet niet meer hoe laat het eerste contact met de Citation plaatsvond. Ik weet ook niet het callsign meer.

Ik kreeg de strip van de grondverkeersleider. Hier staat duidelijk op vermeld dat hij engine tests wil doen en ook op welke positie.

Ik heb visueel geverifieerd dat de Citation op B1 stond.

Het is mijn taak om naar buiten te kijken.

De Citation is door de havendienst gepositioneerd. Met de neus naar de terminal gericht in verband met de wind.

De bemanning van de Citation heeft aangegeven dat ze een engine test op idle power wilden doen. Dit hebben ze aan mijn collega op de assistent positie doorgegeven.

Ze hebben mij dat niet persoonlijk meegedeeld.

De enige klaring die ik me kan herinneren dat ik ze heb aangegeven dat ze de marshaller moesten volgen naar de juiste positie.

U vertelt mij dat de vlieger heeft aangegeven dat ik 'call me when finished'



zou hebben gezegd. Ik kan mij dit niet herinneren.  
Ik wist ook niet dat er met meer dan met idle vermogen getest ging worden.  
Ik dacht dat ze een normale testrun met idle power gingen doen.

Ik weet dat een full power run tot gevolg heeft dat er een flinke jetblast achter het toestel ontstaat. Maar mij was niet bekend dat ze met meer dan idle vermogen gingen testen.

Ik heb de vlieger van de Husky gevraagd of hij verkort circuit kon accepteren waarop hij bevestigend heeft geantwoord. Nadat hij geland was, heb ik tegen hem 'taxi to Foxtrot' gezegd.  
Ik heb hem geen verdere bijzonderheden meegedeeld. De Citation stond naar mijn overtuiging met idle te draaien.

De normale inbound taxi route vanaf runway 24 is via de Yankee taxiway. Ik heb de Husky een standaard taxiklaring gegeven. Ik ging er nog steeds van uit dat de Citation met idle draaide.

U zegt mij dat de bemanning van de Citation heeft verklaard dat de ground controller heeft gevraagd of ze een idle- of powercheck van de motoren gingen doen. U zegt mij dat de bemanning van de Citation heeft verklaard dat zij in het geval van een idle run voor het Jet-Center konden blijven staan. Ik kan me dat niet herinneren. Ik kan me ook niet herinneren dat dat zo besproken is.

Er wordt op het strookje ook geen onderscheid gemaakt tussen een idle of fullpower check.  
Voor een full power check is een klaring vereist. Er is mij niets gevraagd en ik heb ook geen toestemming verleend. Dus was het uitgangspunt idle power wat mij betreft.

Alle engine tests vinden in principe plaats op B1, dus ook de idle.  
Het gebeurt wel eens dat bijvoorbeeld een Fokker 50 op zijn parking positie een idle engine check wil doen. Maar ook in dat geval nemen wij contact op met de havendienst. En deze bepalen dan of het toestel kan blijven staan of verplaatst dient te worden.

De juiste werkwijze is in principe zo dat een bemanning toestemming vraagt aan de grondverkeersleider voor een start van de motoren en hun intenties aangeven. Daarna gaan ze over naar mijn frequentie voor de taxi klaring. Zo is het nu ook gegaan.

Ik wil u meedelen dat mij niet van te voren is aangegeven dat ik als verdachte gehoord zou worden. Als ik dit eerder had geweten, had ik mij ook anders voorbereid. Dan had ik bijvoorbeeld van te voren de geluidsbanden van de RT willen afluisteren. Dan had ik ook geweten hoe de communicatie tussen mijn collega en de bemanning heeft plaatsgevonden. Nu put ik uit mijn herinnering en e.e.a. is al drie weken geleden." de verdachte,

Voor een juiste vertaling en weergave:

De tolk: [naam en handtekening]

Nadat de verdachte zijn verklaring had doorgelezen,  
X verklaarde hij daarin te volharden en ondertekende deze.

Weigerde hij de verklaring te ondertekenen. [toelichting]

Het verhoor werd op maandag 21 april 2008, omstreeks 15.40 uur,

beëindigd.

Wij onderbraken het verhoor tussen [tijd] en [tijd] uur voor [vul hier de redenen in voor de onderbreking].

[Voeg hier eventuele vrije tekst in ]"

Indien voor een zinsnede een  staat, is deze zinsnede slechts van toepassing wanneer hierin een kruis is geplaatst.

Waarvan door ons op ambtsbelofte is opgemaakt dit proces-verbaal, dat wij sloten en ondertekenden op 21 april 2008 te Schiphol-Oost.

De verbaalsanten,





- Korps landelijke politiediensten
- Dienst luchtvaartpolitie

---

## PV van verhoor verdachte

---

Proces-verbaalnummer : 2008008297  
Documentcode :  
Onderzoek : Ongeval PH-KIS EHRD  
Betreft : Verhoor verdachte  
Parkeernummer :  
RC-nummer :  
Verbalisanten : [REDACTED] Dienst luchtvaartpolitie  
Korps landelijke politiediensten  
[REDACTED] Dienst luchtvaartpolitie Korps landelijke  
politiediensten

---

### PROCES – VERBAAL

Wij, verbalisanten, werkzaam bij het Korps landelijke politiediensten, Dienst Luchtvaartpolitie verklaren het volgende:

Op donderdag 12 juni 2008, omstreeks 13:05 uur, hoorden wij te Schiphol-Oost, als verdachte de persoon van:

Naam : [REDACTED]  
Voornamen : [REDACTED]  
Geboortedatum : [REDACTED]  
Geboorteplaats : [REDACTED]  
Geboorteland : [REDACTED]  
Woonadres : [REDACTED]  
Postcode : [REDACTED]  
Woonplaats : [REDACTED]  
Geslacht : [REDACTED]  
Nationaliteit : [REDACTED]

- Het verhoor vond plaats binnen het gerechtelijke vooronderzoek en werd uitgevoerd in opdracht van de rechter-commissaris mr. [naam].
- De raadsman van de verdachte mr. [naam] was op [datum], omstreeks [tijd] uur, in kennis gesteld van het voorgenomen verhoor.
- Het verhoor werd gevolgd door [REDACTED], Juridische zaken LVNL en [REDACTED] LVNL.
- Wij hoorden de verdachte in de Nederlandse taal.  
 Zowel de verdachte als wij verbalisanten spreken en begrijpen die taal. Wij kwamen met de verdachte overeen om in die taal te communiceren.

Bij aanvang van het verhoor deelden wij aan de verdachte mede waarvan hij werd verdacht en dat hij niet tot antwoorden verplicht was.

De verdachte verklaarde:

"Ik begrijp dat ik niet tot antwoorden verplicht ben. Ik begrijp ook waarover u mij wenst te horen, namelijk het incident dat te 31 maart 2008 plaatsvond op Rotterdam Airport.

[REDACTED] bij de Lucht Verkeersleiding Nederland.  
In [REDACTED] heb ik mijn opleiding hiervoor afgerond. Ik ben in [REDACTED] bij de [REDACTED] begonnen en heb [REDACTED] op Rotterdam Airport gewerkt. [REDACTED]

[REDACTED]

Ik zit samen met een collega op de toren van Rotterdam Airport.  
Hij zit op de Tower positie en ik op de Delivery positie.  
De communicatie tussen ons loopt erg direct, want wij zitten pal naast elkaar.

Op 31 maart 2008 begon mijn dienst om 06.45 uur. Ik had die dag goed gegeten en goed geslapen.  
Om 10.30 werd ik voor een uur afgelost. Ongeveer tussen 10.30 uur en 11.00 uur heeft het ongeval plaatsgevonden.

Als een vliegtuig een engine test wil doen kan dit met stationair vermogen op de positie waar hij zich op dat moment bevindt. Als dit met meer dan stationair vermogen gebeurt, gebeurt dit meestal op B1 op het platform. Als B1 bezet is kan het ook op B2 gebeuren. De havendienst bepaalt uiteindelijk waar het toestel opgesteld wordt. Zij zijn eindverantwoordelijk hiervoor. Hierbij wordt mogelijk rekening gehouden met de wind, om bij het draaien van de motor zo min mogelijk last van de wind te hebben.

Van de verkeersleider op de tower positie moet het vliegtuig een toestemming hebben om naar de test positie te taxien. De vlieger geeft bij de verkeersleider aan met welk motortoerental hij de motor wil testen en vraagt daarvoor toestemming. Wil men met meer dan idle gaan draaien moet daar expliciet toestemming voor worden gegeven.

De Citation stond bij het Jetcenter en is uiteindelijk naar B1 gegaan voor de enginetest. Dit onder begeleiding van een auto van de havendienst.

De intenties van de bemanning van de Citation waren om proef te draaien met idle en met meer vermogen dan stationair.  
Zij gaven mij aan dat zij een engine test wilden gaan doen. Ik heb toen gevraagd: 'Idle only?'  
De bemanning van de Citation gaf aan dat dit niet het geval was.

Ik heb alleen de startup klaring gegeven aan de vlieger van het betrokken vliegtuig en aangegeven dat hij contact moest opnemen op de tower frequentie 118.200 als hij klaar was om te taxien.  
Als er sprake is van een vlucht welke van de luchtwegen gebruik maakt, duurt het meestal ongeveer 8-10 minuten voor het toestel aan de baan staat. Nu duurde dit veel langer, ik weet niet precies hoe lang.  
Ik was al afgelost voor de Citation ging taxien en was dus fysiek niet meer op de toren aanwezig toen de Citation ging taxien.



Ik heb aan de hand van een strip-notatie het toestel aan de toren verkeersleider overgedragen, begeleid met een mondelinge toelichting. Op de strip staan het roepnaam, huidige parkeerpositie en de positie waar hij naar toe gaat vermeldt.

Ik weet dat jetblast van een vliegtuig hinder kan veroorzaken, maar in welke mate weet ik niet precies.

Samenvattend:

De Citation stond voor het jetcenter.

De bemanning gaf aan dat zij engine tests wilden gaan uitvoeren.

Ik heb aangegeven dat de havendienst hen zou begeleiden, mogelijk naar B1. Als zij stationair hadden willen draaien, had dit eventueel voor het Jetcenter kunnen gebeuren. De positionering van het toestel gebeurt door en valt onder verantwoordelijkheid van de havendienst.

De bemanning van de Citation heeft van mij een start-up clearance gekregen. Toen werd ik afgelost.

Toen zij klaar waren om te taxiën, hebben zij contact opgenomen met mijn collega op de tower-positie. Ik was op dat moment niet meer op de toren aanwezig. Ik heb het ongeval niet zien gebeuren.

Ik weet niet hoe het kan dat dit ongeluk gebeurt is. Als ik hier iets over zou verklaren dan zouden dat aannames zijn."

de verdachte,



Voor een juiste vertaling en weergave:

De tolk:

Nadat de verdachte zijn verklaring had doorgelezen,

verklaarde hij daarin te volharden en ondertekende deze.

Weigerde hij de verklaring te ondertekenen.

Het verhoor werd op donderdag 12 juni 2008, omstreeks 14.00 uur, beëindigd.

Wij onderbraken het verhoor tussen [tijd] en [tijd] uur.

Indien voor een zinsnede een  staat, is deze zinsnede slechts van toepassing wanneer hierin een kruis is geplaatst.

Waarvan door ons op ambtsbelofte is opgemaakt dit proces-verbaal, dat wij sloten en ondertekenden op 12 juni 2008 te Schiphol-Oost.

De verbalisanten,



