

**RECHTBANK DEN HAAG**  
**zitting houdende te Justitieel Complex Schiphol**

**Zitting Meervoudige Kamer**

**9 maart 2020 e.v. te Den Haag om**

**10.00 uur**

**Parketnummer: 09/748006-19**

**Pleitaantekeningen**

**mr. A.S. ten Doesschate**

**mr. B.C.W. van Eijck**

**Inzake: O.Y. Pulatov**

---

**Openingswoord verdediging – deel I (van II)**

**I. Inleiding**

1. Net als zoveel anderen, voelden ook wij de enorme schok die volgde n.a.v. het nieuws dat rond 17.00 uur op 17 juli 2014 tot de wereld begon door te dringen. Een schok die voor veel te veel mensen onvoorstelbaar dramatische gevolgen heeft gehad en onoverkomelijk en onuitwisbaar leed heeft veroorzaakt.
2. Vandaag, meer dan vijf en een half jaar later, begint het proces tegen vier personen die worden verdacht van betrokkenheid bij het veroorzaken van deze ramp.

## II. Taakverdeling

3. Wij staan er volledig achter dat vandaag wordt stilgestaan bij het onmetelijke verdriet en de pijn van degenen die zijn achtergebleven. Gedurende dit proces zullen de officieren van justitie, de nabestaanden van de slachtoffers en hun advocaten ongetwijfeld, begrijpelijkerwijs, proberen zoveel mogelijk recht te doen en aandacht te geven aan de gevolgen van de ramp.
4. Die niet te onderschatten, zware taak is niet aan ons. Wij zijn hier aanwezig namens één van de verdachten, Oleg Pulatov, om zijn recht op verdediging uit te oefenen.

## III. Recht op een verdediging: cruciaal voor eerlijk proces

5. Voor sommigen is het recht op een verdediging een vanzelfsprekendheid. Voor anderen niet, of niet in alle zaken; voor hen valt de vanzelfsprekendheid dat de rechten van een verdachte dienen te worden gewaarborgd, wat meer weg naar mate de gevolgen van een feit ernstiger zijn. In een zaak als deze, waarin die gevolgen zo dramatisch zijn, worden die vraagtekens bij het recht op een verdediging gesteld.

6. Het recht op een verdediging is een noodzakelijke voorwaarde om een proces *een kans* te geven om eerlijk te zijn. Het zijn *juist de rechten van de verdachte*, die maken dat een proces eerlijk kan zijn. Als de verdachte geen rechten heeft, althans als die rechten niet worden nageleefd, is een proces van generlei waarde. Het betekent in een rechtstaat, wat Nederland is, dan niets, althans de uitkomst ervan hoeft niets met rechtvaardigheid te maken te hebben.
7. De wens om de waarheid te achterhalen, is – naast een juridische noodzaak – menselijk en begrijpelijk. De verdediging denkt daarover niet anders. Het belang bij het onderzoek naar de waarheid omtrent de ramp met de MH17, wordt door ons krachtig onderschreven.
8. Het gevaar dat sluimert, is echter niet de zoektocht naar de waarheid als zodanig. Het gevaar zit in de wens om een schuldige aan te kunnen wijzen en te kunnen laten bestraffen. Die – eveneens menselijke en begrijpelijke – wens *kàn onderdeel uitmaken* van een zoektocht naar de waarheid. Wanneer de wens naar het aanwijzen van een schuldige en bestraffing echter sterker dreigt te worden, kan dat ook *ten koste gaan* van de waarheidsvinding. De rechten van een verdachte, die onder meer beogen te waarborgen dat niet *een verkeerde* ten onrechte schuldig wordt bevonden, zijn juist met het oog daarop van essentieel belang.

9. Om een proces 'fair' te kunnen laten zijn, is het cruciaal dat de rechten van een verdachte ten volle kunnen worden uitgeoefend. Het is één van de taken van de verdediging om daarop toe te zien.

#### IV. Waarom een verdediging?

10. Op 18 juni 2019 werd aandacht gevraagd voor het feit dat vier namen van verdachten door het JIT bekend zouden worden gemaakt. Een dag later was de naam van Oleg Pulatov inclusief zijn foto wereldberoemd.
11. Inmiddels weet ook Oleg Pulatov, net als de rest van de wereld, dat hij – gepaard met een internationaal opsporingsbevel – wordt verdacht van strafrechtelijk verwijtbare, opzettelijke betrokkenheid bij het neerhalen van MH17 en/of het veroorzaken van de dood van alle 298 inzittenden.
12. De vraag die door velen is geuit, is waarom onze cliënt zich wenst te verdedigen. Het stellen van de vraag – waarom wenst iemand zich te verdedigen tegen een verdenking van het opzettelijk nemen van 298 levens? – zou je echter kunnen zien als het beantwoorden ervan.

13. Oleg Pulatov stelt zich op het standpunt dat hij niet verantwoordelijk is – op geen enkele manier, met geen enkele bijdrage, in geen enkele hoedanigheid – voor het neerhalen van MH17 en/of de gevolgen daarvan. Hij stelt – in simpel Nederlands – niets met het neerhalen van MH17 te maken te hebben gehad.
14. Dáárom wil hij zich in rechte tegen de verdenking verdedigen.

## V. Omvang taken verdediging – ten volle

15. Het Openbaar Ministerie heeft uitgebreid de tijd genomen om onderzoek te doen en om de bevindingen te verwoorden in de thans voorliggende beschuldigingen. Sterker nog – dat onderzoek is nog gaande. Dat is begrijpelijk, aangezien dat onderzoek in vele opzichten complex kan worden genoemd.
16. Het is nu aan de verdediging om onderzoek te doen. Dat onderzoek zal gericht zijn op een grondige analyse en beoordeling van de bevindingen van het JIT, op de wijze waarop dat onderzoek is verricht, alsmede op wat *niet* is onderzocht.
17. Ook het onderzoek van de verdediging zal de nodige tijd vergen. Die tijd is nodig om te onderzoeken welke

argumenten de verdediging kan presenteren omtrent de vraag of de bevindingen van het JIT de voorgedragen beschuldigingen mogen en/of kunnen dragen. Dat is niet een vertragungstactiek; dat is een uitvloeisel van het verdragsrechtelijk gegarandeerde recht op voldoende tijd en gelegenheid ter voorbereiding van de verdediging.

## VI. Wijze van uitvoering taken verdediging – met respect

18. Wij zullen hierna nog kort toelichten welke vragen de verdediging in dat verband zoal kan en moet stellen. Ik merk echter namens de hele verdediging op dat wij, bij het uitoefenen van onze taak, onze ogen niet kunnen en zullen sluiten voor het feit dat deze vreselijke ramp heeft plaatsgevonden. Wij zullen de dramatische gevolgen ervan op geen enkele manier ontkennen. Integendeel: die erkennen wij zonder enig voorbehoud. Ook wij behoren tot diegenen die door het neerstorten van MH17 zijn geschokt. De aankomst van de slachtoffers – de beelden van de kisten – op het vliegveld Eindhoven, staat ook op onze netvliezen gebrand.
19. Het is, zoals gezegd, niet onze taak om te spreken namens de nabestaanden of voor de slachtoffers. Het is onze taak om te spreken namens Oleg Pulatov. Dat is wat wij – in de volle

omvang – zullen doen. Namens hem zullen wij proberen de onderste steen boven te krijgen en zijn verdedigingsrechten te waarborgen. Een zeker spanningsveld tussen de belangen van de verdediging – en mogelijk strijd met – de gevoelens van een ieder die door de ramp is geraakt, is daarbij onvermijdelijk. De uitoefening van de rechten, bevoegdheden en mogelijkheden van de verdediging en de daaruit voortvloeiende feitelijke en juridische interpretaties kunnen confronterend zijn. Wij zullen er onze uiterste best voor doen om daarbij te allen tijde het oog te houden op en met eerbied om te gaan met de gevoelens van verdriet en pijn die nu eenmaal onlosmakelijk zijn verbonden aan deze zaak.

\*\*\*

*De griffier wordt verzocht onderhavig document te hechten aan het proces-verbaal van de zitting.*

**RECHTBANK DEN HAAG**

*Zitting houdende te Justitieel Complex Schiphol*

**Zitting meervoudige strafkamer  
9 maart 2020 te 10.00 uur**

**Parketnummer: 09/748006-19**

**Pleitaantekeningen**

**Mr. B.C.W. van Eijck en  
Mr. A.S. ten Doesschate**

**Inzake: O.Y. Pulatov**

---

**Openingswoord verdediging – deel II (van II)**

**I. Inleiding**

1. In aansluiting op het betoog van mr. Ten Doesschate wil ik graag een onderdeel van het dossier bespreken dat wat de verdediging betreft illustratief is voor:
  - a) wat de inbreng van een strafrechtadvocaat zal zijn in deze zaak en
  - b) op welke wijze een omvangrijk dossier als het onderhavige in evenwicht moet komen alvorens het mogelijk is een oordeel te vormen.
2. Ik benadruk daar ook graag bij dat onze dossierkennis nog beperkt is; wij beschikken daar pas relatief kort over en het is bijzonder omvangrijk. Wij hebben dus nog geen volledig beeld van het materiaal dat zich in het dossier



bevindt. Niettemin is het nu al duidelijk dat er – ondanks tienduizenden pagina's dossier – vele onderwerpen zijn die om onderzoek en/of nader onderzoek vragen. Ik zal, om te illustreren dat nog vele vragen onbeantwoord zijn, één voorbeeld bespreken.

3. De luchtvaarttermen en afkortingen die ik zal gebruiken, zullen bij de procespartijen genoegzaam bekend zijn. Voor alle toehoorders is dat mogelijk niet het geval, reden waarom ik aan de door mij gebruikte termen en afkortingen enige uitleg zal geven.

## II. Het luchtruim boven Oost-Oekraïne in juni en juli 2014

4. In de Tweede Kamer zijn in 2018 vragen gesteld aan de Minister van Justitie over het onderzoeken van de staatsaansprakelijkheid van Oekraïne voor het niet (volledig) sluiten van het luchtruim. Door de Minister is onder meer geantwoord dat het niet sluiten van het Oekraïense luchtruim *"nooit onderwerp van het strafrechtelijk onderzoek door het JIT [is] geweest"*.
5. Mede op grond daarvan is in antwoord op Kamervragen ook aangegeven dat *"naar het oordeel van het Kabinet op dit moment geen juridisch overtuigend bewijs [is] voor succesvolle aansprakelijkstelling van Oekraïne."*
6. Tevens werd in 2018 in de Kamer de vraag gesteld of Oekraïense luchtverkeersleiders door enige instantie zijn gehoord in het kader van MH17 en of die verhoren enige rol hebben gespeeld bij *"het huidige (tussen)oordeel van de regering dat Oekraïne thans (nog) niet staatsaansprakelijk kan worden gesteld?"*. Daarop is geantwoord: *"Het strafrechtelijk onderzoek van het JIT is*

*nog gaande. De vraag of in dat kader luchtverkeersleiders, of welke personen dan ook, zijn gehoord, kan ik dan ook niet beantwoorden”.*

7. In het onlangs aan de verdediging ter beschikking gestelde strafdossier is onder meer te lezen dat in de drie en twee jaar daarvóór, in 2015 en 2016, twaalf luchtverkeersleiders zijn gehoord door het JIT.
8. Tijdens deze twaalf verhoren is aan geen van de luchtverkeersleiders gevraagd wat de precieze redenen zijn geweest van het sluiten van een gedeelte van het luchtruim boven Oost-Oekraïne en waarom daarbij een hoogte was ingesteld van 32.000 voet (Flight Level “FL”320). Evenmin is – voor zover de verdediging nu kan zien – onderzocht door welke persoon (of personen) deze beslissing is genomen en wat de precieze redenen daarvoor waren.
9. Ik zal uitleggen waarom het opmerkelijk is dat dergelijke vragen niet zijn gesteld, althans dergelijk onderzoek niet uit het dossier blijkt.
10. Uit diverse bronnen in het strafdossier, maar ook uit het rapport van de Onderzoeksraad, is op te maken dat de MH17 kort voor het ongeluk vloog op de minimale toegestane hoogte van 33.000 voet en dat MH17 vlak voor het ongeluk door de luchtverkeersleiding was verzocht om naar een hoogte te stijgen van 35.000 voet in verband met een ander naderend burgerluchtvaartuig. MH17 kon niet aan dat verzoek voldoen en bleef op een hoogte van 33.000 voet vliegen. Dat is circa 10 km.

11. Eén van de verhoorde luchtverkeersleiders verklaart uit zichzelf dat het luchtverkeerscentrum in Dnipropetrovsk de betreffende luchtruimbepering heeft ontvangen uit het *UKR Aerorukh* (vertaald: een staatsbedrijf voor luchtverkeersdiensten in Oekraïne) in Kiev. Voor zover voor de verdediging thans zichtbaar in het strafdossier, zijn naar aanleiding van deze opmerking van deze getuige geen personen gehoord van de betreffende instantie in Kiev en is deze lijn dus niet verder uit gerechercheerd.
12. Naar alle waarschijnlijkheid klopt het dus wat de Minister van Justitie in september 2018 antwoordde op vragen van de Kamer, namelijk *“dat het niet sluiten van het Oekraïense luchtruim nooit onderwerp is geweest van strafrechtelijk onderzoek door het JIT”*.
13. Is dat een juiste keuze van het JIT geweest? Nee. Ik zal dit toelichten aan de hand van andere bronnen dan door het JIT geproduceerd, zoals het rapport van de OVV en Kamerstukken. Daar word ik toe genoodzaakt omdat de onderzoeksresultaten van het JIT in het strafdossier er dus weinig tot niets over zeggen.
14. De OVV geeft in zijn rapport aan dat elke staat de soevereiniteit heeft over het luchtruim boven zijn grondgebied. Dat betekent volgens de OVV dat de zeggenschap over het eigen luchtruim volledig en uitsluitend ligt bij de betreffende staat. Door middel van overeenkomsten die staten onderling sluiten stellen zij hun luchtruim open voor luchtvaartmaatschappijen van andere staten. Een staat kan vanuit het oogpunt van veiligheid bepaalde beperkingen stellen aan het gebruik van zijn luchtruim en bepalen langs welke routes en op welke minimale hoogte luchtvaartuigen mogen vliegen binnen dat luchtruim. De beherende staat kan dat luchtruim ook geheel of gedeeltelijk sluiten als dit vanwege veiligheid noodzakelijk is. Dergelijke

beperkingen van het luchtruim worden uitgevaardigd door een zogenaamde 'Notice to Airmen', oftewel een NOTAM.

15. Op 5 juni 2014 publiceerden de Oekraïense autoriteiten een NOTAM waarmee zij het gebruik van het luchtruim in het oostelijk deel van Oekraïne door de burgerluchtvaart beneden FL260 tijdelijk beperken. Deze NOTAM was geldig van 6 t/m 30 juni 2014. Op 26 juni 2014 publiceerden de Oekraïense autoriteiten een andere NOTAM waarmee de tijdelijke beperking voor het betreffende gebied werd verlengd. Deze NOTAMs waren geldig van 1 t/m 28 juli 2014.
16. Op 14 juli 2014, drie dagen voor de ramp, verhoogden de Oekraïense autoriteiten de beperking van het luchtruim tot FL320. De NOTAMs daarover waren geldig van 14 juli tot en met 14 augustus 2014.

De OVV vermeldt daarbij dat de redenen voor de beperking van dat luchtruim niet in de betreffende NOTAMs zijn vermeld.

17. Van belang is ook dat volgens de OVV de autoriteiten van de Russische Federatie op 16 juli 2014 twee NOTAMs voor het zogenaamde Rostov FIR gebied (in luchtvaarttermen Rostov, Flight Information Region "FIR") een gebied dat grenst aan de regio Dnipropetrovsk in het oostelijk deel van Oekraïne, hebben uitgevaardigd. De ingangsdatum van deze NOTAMs was 17 juli, om 00.00 uur. Beide NOTAMs verwijzen naar het gewapend conflict in het oostelijk deel van Oekraïne als reden voor die uitgifte van die NOTAMs.



18. De betreffende NOTAMs gaven effectief dezelfde hoogtebeperkingen als de Oekraïense NOTAMs (FL320). Onderaan een van de Russische NOTAMs staat echter dat deze van toepassing is voor het deel van het luchtruim vanaf de grond tot FL530, oftewel een veel hogere vlieghoogte namelijk 53.000 voet (16,1 km). Dat is een vlieghoogte iets meer dan 6 km hoger dan de bereikte vlieghoogte van MH17.
19. De Russische NOTAMs waren weliswaar gericht op Russisch luchtruim en niet op het overvliegen van het oostelijk deel van Oekraïne, maar zij verwijzen wel concreet naar militaire activiteiten in het oostelijk deel van Oekraïne en de risico's daarvan voor de burgerluchtvaart als reden voor de luchtruimte beperkingen.
20. Op vragen van de Onderzoeksraad hebben de autoriteiten van de Russische Federatie geantwoord dat er beperkende maatregelen zijn genomen om overeenstemming te creëren met die in het aangrenzende Oekraïense luchtruim. De Onderzoeksraad heeft echter geen duidelijkheid gekregen over de betekenis van de beperking tot FL530.
21. Omdat vlucht MH17 ook over de Rostov FIR vloog, vormden de betreffende Russische NOTAMs volgens de OVV ook onderdeel van het briefing pakket voor vlucht MH17.
22. Ondanks de verschillende vlieghoogtes die worden genoemd in de Russische NOTAMs, zijn deze volgens de OVV allebei *door het geautomatiseerde vliegplansysteem geaccepteerd*.



23. Wat dat precies betekent is mij na lezing van het OVV-rapport nog niet duidelijk geworden. Volgens de OVV voorzag het vliegplan niet in een stijging naar FL530.
24. De vragen die daarbij bijvoorbeeld opdoemen zijn:
- Op welke wijze is de FL530 voor het Russisch grondgebied in het vliegplan opgenomen?
  - Waarom voorzag het vliegplan niet in een stijging naar FL530?
  - Zou MH17 dezelfde vliegroute hebben gehad als in het vliegplan een stijging was voorzien naar FL530?
  - Had MH17 op die locatie wel aan die vlieghoogte kunnen voldoen als de gewenste stijging van FL330 naar FL350 al niet mogelijk was?
25. Enige tijd na het ongeluk, op 17 juli 2014 om 15.00 uur werd het luchtruim boven Oost-Oekraïne alsnog geheel gesloten voor burger luchtverkeer.

### III. Bereik wapens in Oost-Oekraïne

26. In het OVV rapport is ook een hoofdstuk gewijd aan de vraag wat er bekend was bij de bevoegde autoriteiten over de reikwijdte van wapens in Oost-Oekraïne.
27. Zo wordt in het rapport van de OVV beschreven dat in de periode tussen het uitbreken van het conflict in het oostelijk deel van Oekraïne vanaf april 2014 en de dag van de crash van MH17 op 17 juli 2014, meerdere toestellen van het Oekraïense leger (veelal vanaf de grond) zijn beschoten. De Oekraïense autoriteiten hebben een deel van deze incidenten officieel bevestigd.



28. Uit onderzoek van de OVV blijkt dat de militaire autoriteiten van Oekraïne voorafgaand aan de crash van vlucht MH17 informatie hadden verkregen dat *'illegal armed units within the area of the Anti-Terrorist Operation'* beschikten over vuurwapens en de draagbare grond-luchtraketten genaamd 'Igla' en 'Strela'. Het beschieten en neerschieten van militaire vliegtuigen van Oekraïne was voor het ministerie een signaal dat deze wapens ook gebruikt werden.
29. De militaire autoriteiten van Oekraïne onderkenden dat hun militaire vliegtuigen potentieel doelwit waren voor gewapende groeperingen. Ter bescherming van deze vliegtuigen hadden de militaire autoriteiten volgens het OVV berekend tot welke hoogte het luchtruim beperkt moest worden om hun vliegtuigen veilig naar en vanuit het conflictgebied te kunnen laten vliegen. Zij gingen uit van een maximaal hoogtebereik van de MANPADS (man-portable air-defence system, oftewel: draagbaar, lucht verdedigingssysteem) van 4.500 meter en hanteerden een veiligheidsmarge van 2.000 meter.

#### IV. Relatie (opening/sluiting van) luchtruim met (kennis over) wapens

30. Wat zegt het rapport van de OVV over dit onderwerp?
31. De militaire autoriteiten concludeerden dat de Oekraïense militaire vliegtuigen hun vluchten naar en vanuit de gebieden waar zij hun missies hadden, veilig op een hoogte tussen 6.700 en 7.300 meter (FL220-FL240) konden uitvoeren. Als gevolg daarvan achtten de militaire autoriteiten het boven deze hoogte veilig voor het burgerluchtverkeer. Hierbij werd een extra buffer tot FL260 gehanteerd waarbinnen geen militair luchtverkeer vloog.

32. De verhoging van het luchtruim van FL260 tot FL320 werd drie dagen voordat vlucht MH17 neerstortte, uitgevaardigd. Op dezelfde dag werd een Antonov An-26 neergehaald, volgens de Oekraïense autoriteiten op een hoogte van 6.500 meter.
33. De Oekraïense luchtvaartautoriteiten stelden dat de door de UKSATSE verzochte verhoging van het beperkte gebied tot FL320 geen relatie had met het neerschieten van de Antonov An-26 eerder die dag. Zij stelden dat de verhoging al voor 14 juli was aangevraagd, dat het verzoek was gebaseerd op algemene informatie en dat het was bedoeld om een extra hoogtescheiding aan te brengen tussen militair en burgerluchtvaartverkeer.

## V. Conclusies OVV m.b.t. het gedeeltelijk sluiten van het luchtruim

34. Mede aan de hand van deze bevindingen concludeert de OVV uiteindelijk het navolgende als het gaat om de rol van Oekraïense autoriteiten in relatie tot het gedeeltelijk sluiten van het luchtruim:
- In de periode voorafgaand aan de crash van vlucht MH17 breidde het gewapend conflict in het oostelijk deel van Oekraïne zich uit naar het luchtruim. Hierdoor zijn de risico's voor overvliegend burgerluchtverkeer toegenomen.
  - De verklaringen van de Oekraïense autoriteiten waarin zij meldden dat op 14 en 16 juli 2014 militaire vliegtuigen waren neergeschoten en waarin zij wapensystemen noemden die de kruishoogte van burgervliegtuigen kunnen bereiken, gaven voldoende





aanleiding om het luchtruim boven het oostelijk deel van Oekraïne uit voorzorg te sluiten.

- De besluitvorming over het luchtruim in Oekraïne werd gedomineerd door de belangen van de militaire luchtvaart. Het initiatief voor de beperking van het luchtruim tot FL260 boven het oostelijk deel van Oekraïne lag bij de militaire autoriteiten. De maatregel had tot doel militaire vliegtuigen tegen beschietingen vanaf de grond te beschermen en militair en burgerluchtvaartverkeer te scheiden. De Oekraïense autoriteiten namen aan dat met deze maatregel de civiele vliegtuigen die boven FL260 overvlogen automatisch ook veilig waren.
- Het initiatief voor de verhoging naar FL320 op 14 juli 2014 kwam van de civiele luchtvaart verkeersleiding. De onderbouwing van deze verhoging is onduidelijk gebleven. In de NOTAMs stonden geen inhoudelijke motiveringen voor de hoogtebeperkingen. Oekraïne heeft daarmee niet gehandeld naar het advies uit de luchtvaart richtlijnen.
- De Oekraïense autoriteiten hielden bij bovenstaande maatregel onvoldoende rekening met de mogelijkheid van een beschieting van een burger-vliegtuig op kruishoogte. Dat gebeurde ook niet toen op 14 juli 2014 een Antonov An-26 en op 16 juli 2014 een Sukhoi Su-25 volgens de Oekraïense autoriteiten werden neergeschoten, terwijl deze vliegtuigen vlogen op een hoogte die boven het bereik van de MANPADS lag.
- De wapensystemen waarvan de Oekraïense staat naar aanleiding van deze beschietingen melding maakte, kunnen een risico opleveren voor burgervliegtuigen omdat zij kruishoogte kunnen

bereiken. Er werden echter geen maatregelen genomen om civiele vliegtuigen tegen de genoemde wapensystemen te beschermen.

35. Tot zover de conclusies van het OVV.

## VI. Onbeantwoorde vragen

36. De opzienbarende keuze in deze strafzaak om de beperkte sluiting van het luchtruim niet eens te onderzoeken, heeft onder meer tot gevolg dat niet kan worden vastgesteld of de individuen die in Oekraïne hebben besloten over de toepasselijke NOTAMs op enigerlei wijze strafrechtelijk zouden kunnen worden vervolgd in Nederland. De vraag daarbij is ook welke rol Oekraïne, als lid van het JIT, heeft gespeeld bij het besluit om geen onderzoek te doen naar de beperkte sluiting van het eigen luchtruim?

37. Lezende de eerder door mij aangehaalde Kamerstukken is dit ook precies het punt waar Kamerleden kritische vragen over hebben gesteld zonder op die vragen echt een antwoord te hebben gekregen.

38. Daarnaast heeft deze keuze ook tot gevolg dat in feitelijke zin nog vele vragen over de gedeeltelijke sluiting van het luchtruim open staan.

39. Het zal niet verbazen dat het zojuist door mij besproken onderwerp uitvoerig terug zal komen tijdens de verdediging op de nog te plannen regiezitting.

40. Door de verdediging zal in een later stadium worden aangegeven welke onderzoekswensen zij heeft. De verdediging zal zich tot het uiterste inspannen om de achterstand die zij ten opzichte van de overige

procespartijen in dit dossier heeft opgelopen, in te halen. Met een dossier van een dergelijke omvang kan de verdediging helaas niet garanderen wanneer door haar alle onderwerpen worden belicht. Van onze progressie daarin zullen wij het OM en rechtbank evenwel op de hoogte houden. Graag vertrouwen wij rechtbank en OM daarmee akkoord.

41. Ik dank u zeer voor uw aandacht.

\*\_\*\_\*