

Toezicht door RLD onder vuur

Algemeen Dagblad, 8 februari 1999 (via Delpher)

Hoofd Bureau Vliegzaam is parttime captain bij Martinair

Door Gerard den Elt

Schiphol - Het toezicht op de veilige vluchtuitvoering bij Nederlandse maatschappijen ligt in handen van een parttime gezagvoerder van Martinair. Volgens functionarissen van diverse luchtvaartmaatschappijen is de onafhankelijkheid van het toezicht daardoor in het geding.

Het interim-hoofd van het Bureau Vliegzaam van de Luchtvaartinspectie, Bruno Klaare, vliegt naast zijn werk voor de Rijksluchtvaartdienst ook voor 700 gulden per uur als captain op een Boeing-747 van Martinair om het vliegerstekort bij die maatschappij op te vangen. Klaare is sinds driekwart jaar formeel gepensioneerd bij de RLD, maar als consultant teruggehaald om het Bureau Vliegzaam te leiden.

Verscheidene functionarissen van luchtvaartmaatschappijen verwerpen deze verving van verantwoordelijkheden. „Je denkt toch niet dat RLD-functionaris Klaare hard optreedt tegen maatschappijen van de KLM-groep, als hij tevens werknemer is van een van die maatschappijen”, zegt een topfunctionaris van een van de Nederlandse maatschappijen.

Volgens de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) is de dubbelrol van Klaare ‘niet zo zuiver, maar uit nood geboren’. VNV-voorzitter P. Griffioen zegt dat Klaare is aangesteld als interim-hoofd, omdat voor die functie medio vorig jaar geen competente opvolger was te vinden.

Griffioen: „Goede mensen zijn schaars op de arbeidsmarkt. Goede vliegers kunnen bij een vliegmaatschappij veel meer verdienen dan in een ambtenarenfunctie bij de RLD. Het hoofd Bureau Vliegzaam zal zich niet echt bemoeien met de gang van zaken bij Martinair, maar hij heeft natuurlijk wel de schijn tegen.” Klaare is volgens Griffioen sinds zijn pensionering vrij man. „Het is aan hemzelf wat hij doet in zijn vrije tijd.”

De discussie rond de RLD is afgelopen weekeinde opgeluid na openlijke kritiek van president-directeur G. Cerfontaine. De RLD heeft in zijn ogen ‘jarenlang onvoldoende gefunctioneerd’. Hij zegt dit in een reactie op de verhoren van de parlementaire enquêtecommissie over de Bijlmerramp. Het toezicht op de Nederlandse luchtvaart moet volgens de Schiphol-topman fundamenteel worden veranderd, vooral de structuur en de bedrijfscultuur. Het verzwijgen van informatie over de lading door de Luchtverkeersbegeleiding is daar een voorbeeld van.

Toezicht door RLD onder vuur

Algemeen Dagblad, 8 februari 1999 (via Delpher)

Minister Netelenbos (Verkeer) laat weten dat de Tweede Kamer weldra een nota tegemoet kan zien over dubbelfuncties van functionarissen van de Rijksluchtvaartdienst. „Wij willen niet op de persoon Klaare ingaan, maar we zullen in een speciale nota aangeven hoe de taken en het toezicht in zulke dubbelfuncties moeten worden geregeld”.

Ongeveer tien inspecteurs van de Luchtvaartinspectie blijken bij Nederlandse maatschappijen te vliegen om hun vliegers te maken en hun vaardigheden op peil te houden. Volgens de RLD vliegen ze niet bij de maatschappijen die ze moeten beoordelen. Ook ontvangen zij geen vergoeding voor hun vluchten als co-piloot. „Zij krijgen alleen onkosten en eventuele hotelovernachtingen vergoed”, aldus de RLD.

De dubbelfunctie van Klaare was bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat bekend, zegt hij. „Bij mijn aantreden zijn hierover duidelijke afspraken gemaakt. Noch Martinair, noch de RLD heeft een bezwaar geopperd. Tot dusver heb ik geen enkel probleem ondervonden met conflicterende belangen.”

Martinair erkent geen bezwaar te zien in de dubbelfunctie. „Hij vliegt bij tijd en wijle voor ons, omdat wij een gebrek aan ervaren captains hebben. Hij is formeel niet meer in functie bij de RLD en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers heeft ingestemd met deze constructie”, aldus U. Buijs van Martinair. „Of hij verder bij ons kan werken, is ter beoordeling van de RLD.” De VNV spreekt tegen dat de vliegersvereniging expliciet akkoord is gegaan met de dubbelfunctie van Klaare. Volgens voorzitter Griffioen is alleen ingestemd met het tijdelijk laten doorvliegen van captains van 56 jaar en ouder.
