

Piloten willen even kunnen bijkomen

Onrust en onvrede heersen onder de piloten van Nederlandse chartermaatschappijen. Ze worden steeds meer en steeds vaker onder druk gezet om ook op vrije dagen nog even een vlucht uit te voeren.

NRC, 6 augustus 1998

<https://www.nrc.nl/nieuws/1998/08/06/piloten-willen-even-kunnen-bijkomen-7409863-a31403>

ROTTERDAM, 6 AUG. Eerst belt de collega die de piloten moet indelen op de verschillende vluchten. Hij heeft snel een extra mannetje nodig. Je zegt 'liever niet' en hangt op. Even later belt je chef. Of het toch niet zo geregeld kan worden dat je op je vrije dag gaat vliegen. Na een standvastig 'nee' legt ook hij zuchtend neer. Het duurt maar even of de telefoon gaat weer. De baas zelf met de mededeling dat het belang van de maatschappij in het geding is.

Een piloot die de overgang van eerste officier naar gezagvoerder nog wil meemaken, zal niet gauw voor de derde keer bedanken. En niemand vraagt of hij zich wel fit genoeg voelt.

Aldus schetst een ervaren verkeersvlieger de gang van zaken bij Nederlandse chartermaatschappijen in de drukke vakantieperiode. Hij wil nog hogerop, dus liever geen naam in de krant. Er zijn te weinig vliegers voor steeds meer reizen naar zonnige bestemmingen. En dus klinkt steeds vaker het verzoek om een vrije dag te benutten voor een extra vlucht. Dat heet 'bewilliging', de CAO biedt die ruimte, maar intussen wordt bij de luchtvaartmaatschappij Martinair al twee tot drie procent van alle vluchten uitgevoerd op basis van 'bewilliging'. De bereidheid van de individuele piloot om incidenteel in te springen, is zo de afgelopen jaren uitgegroeid tot een structureel onderdeel van de bedrijfsvoering. Maar “de bereidheid om een stapje harder te lopen is bij de Martinair-vliegers aanzienlijk afgenomen, evenals hun motivatie”, schrijft piloot en vlieginstructeur E. Folmer in het juli-nummer van 'Op de bok', het blad van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV). Het bezorgt hem “pijn in het hart” om een maatschappij als Martinair “zo te zien afglijden”.

De VNV vergadert over anderhalve week met haar leden over de (te) hoge werkdruk. Vooruitlopend op eventuele besluiten daar heeft het bestuur van de vereniging de piloten van Martinair en Air Holland per brief aangeraden “terughoudend” te zijn bij het uitvoeren van extra vluchten in de vrije tijd. Dat advies was een reactie op de onrust onder de charterpiloten die eerder deze week naar buiten kwam. Een dag later meldde de Belgische pilotenvereniging dat ook haar leden erg ontevreden zijn over de toegenomen werkdruk. En sinds gisteren doet ook het cabinepersoneel van chartermaatschappij Transavia mee aan de gezamenlijke klaagzang. Volgens de pursers en stewardessen van deze maatschappij mankeert er van alles aan de apparatuur waar ze mee moeten werken.

Piloten willen even kunnen bijkomen

Direct na de eerste uitingen van onvrede door de piloten, waarbij ook gemeld werd dat het om de veiligheid van het vliegen gaat, heeft de Rijksluchtvaartdienst contact opgenomen met de organisatie van verkeersvliegers. “Geef maar aan waar de pijn zit”, liet de RLD weten. Een woordvoerder van het ministerie van Verkeer en Waterstaat deelt mee dat er bij de laatste controles door de Rijksluchtvaartdienst geen overtredingen van werk- en rusttijden zijn vastgesteld. “Eerder is er sprake van het overschrijden van sociale grenzen”, meent hij. VNV-president P. Griffioen maakt een kanttekening: “De wettelijke regeling is al dertig jaar oud. Die staat nog werkdagen toe van zestien uur zonder pauze.” Volgens hem heeft spoedoverleg met de directie van Martinair opgeleverd dat de maatschappij haar leven gaat beteren. “Ze beschikten over te weinig mensen voor alle geplande vluchten. Dat heeft tot een te hoge werkdruk geleid”, aldus Griffioen. Incidenten zijn hem tot nu toe niet gemeld. Of dat alles zegt, is de vraag. In het VNV-blad schrijft piloot Folmer dat zijn collega's al lang geen 'trip reports' meer schrijven, “want daar wordt toch niks mee gedaan”. Zo'n rapport is nu juist bedoeld om aan te geven wat er tijdens een vlucht niet goed is gegaan. Volgens Folmer schort er van alles aan de communicatie binnen Martinair.

De oorzaak van het tekort bij deze maatschappij is voornamelijk de achterstand in trainingen. Het betreft dan meerdaagse bijeenkomsten waar de piloten wordt geleerd om als cockpitbemanning beter met elkaar samen te werken (cockpit resource management). Hierdoor hoopt men de menselijke factor als mogelijk risico op een vlucht verder terug te dringen. Bij ongelukken en incidenten in het verleden blijkt die 'human factor' steeds weer een belangrijke rol te spelen. De trainingen zijn dus noodzakelijk, maar wie er aan deelneemt kan niet vliegen. Dan wordt dus de collega gebeld die twee dagen thuis van zijn rust zit te genieten. „De achterstand in de trainingen is volgens Martinair zo'n beetje weggewerkt, we kijken het dus even aan”, zegt Griffioen. Bij Air Holland zijn in de afgelopen weken al diverse vluchten uitbesteed aan andere maatschappijen. Op deze wijze lukte het deze maatschappij om de werkdruk op een aanvaardbaar peil te houden.

Van belang is verder dat het hier gaat om chartermaatschappijen met arbeidsovereenkomsten uit de tijd van 'de wilde vaart', wat zoveel wil zeggen als vliegen wanneer ergens een vracht te halen is. Daarbinnen was voldoende ruimte voor uitzonderlijke werktijden. “Maar dat uitzonderlijke is steeds meer regelmaat geworden, in toenemende mate wordt de maximale inspanning gepland”, zeggen de piloten. Piloot en vlieginstructeur E. Folmer in 'Op de bok': “Er wordt enorm gemopperd onder de 'crews en route'. Het gevoel van ongenoegen wordt in ruimte mate gevoed.”