



Rapport Intern Onderzoek Defensie

CLSK/124343

Concretisering melding vermeende misstanden 9 & 10
Vliegbasis Eindhoven

Datum	14 oktober 2016
Status	Definitief

Colofon

Ministerie van Defensie

Vliegbasis Eindhoven
Flight Forum 1550 Eindhoven
5657EZ

Versie	1.0 Definitief
Opdrachtgever	Commandant Vliegbasis Eindhoven
Auteur(s)	

Aantal pagina's excl. bijlage(n)	13
-------------------------------------	----

Inhoud

Colofon	2
1 INLEIDING.....	4
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Opdracht, onderzoeksvraag en doelstelling van het onderzoek	4
1.3 Samenstelling van de onderzoekscommissie	4
1.4 Definitie van rollen binnen het onderzoek	5
1.5 Inlichten medewerkers	5
1.6 Duur van het onderzoek	5
2 WERKWIJZE EN PROCESVERLOOP	6
2.1 Gehanteerd onderzoeksprotocol.....	6
2.2 Gebruikte onderzoeksmethodieken	6
2.3 Bijzonderheden in procesverloop	7
3 TOETSINGSKADER	8
3.1 Militaire Ambtenarenwet (MAW)	8
3.2 SG aanwijzing A/984.....	8
3.3 AMAR Hoofdstuk 8 Verlof.....	8
3.4 Werkwijzer onderzoek Centrale Organisatie Integriteit Defensie	8
4 BEVINDINGEN	9
4.1 Algemene context.....	9
4.2 Bevindingen aangaande concretisering vermeende misstanden 9 en 10..	10
5 CONCLUSIES.....	13

**DEPARTEMENTAAL
VERTROUWELIJK****1 INLEIDING****1.1 Aanleiding**

Op 4 juli 2016 is door een Flight Engineer van een Lockheed C-130 Hercules van het 336 Squadron van Vliegbasis Eindhoven samen met zijn raadsman een schriftelijke melding van tien vermeende misstanden ingediend bij de Commandant Luchtstrijdkrachten (C-LSK). De melding betrof vermeende schendingen van regelgeving, waaronder handelen in strijd met SG-aanwijzing A/984 Uitvoering Integriteitsbeleid Defensie, die plaatsvonden of hadden plaatsgevonden op de Vliegbasis Eindhoven. Deze melding is als bijlage A gevoegd bij dit rapport. De Flight Engineer was op dat moment betrokken in een ontslagprocedure vanwege fraude die hij had gepleegd ten aanzien van vermeerdering van reiskosten door een ander woonadres te voeren in het personeelssysteem dan zijn daadwerkelijke woonadres. Acht van de vermeende misstanden werden gemeld door de Flight Engineer zelf, en twee door zijn raadsman die hem in de ontslagprocedure adviseerde. Omdat de vermeende misstanden die werden gemeld, niet of onvoldoende concreet waren, gaf dit commandant Vliegbasis Eindhoven aanleiding een commissie van intern onderzoek in te stellen die de inhoud van de melding diende te concretiseren. Zodoende kon aan de hand van de uitkomsten besloten worden of aangifte, dan wel nader op misstanden gericht (persoonsgericht) onderzoek moest volgen. Op 15 juli 2016 heeft Commandant Vliegbasis Eindhoven (C-VLBEHV) aan een door haar samengestelde onderzoekscommissie hiertoe formeel opdracht gegeven. Omdat de melding echter door twee personen was gedaan, waarbij een van deze personen de raadsman van de ander betrof, is het onderzoek en de rapportage per melder opgesplitst. In het kader van een zuivere en zorgvuldige werkwijze mag een belangenbehartiger namelijk niet op een andere wijze bij een onderzoek betrokken zijn. Door het onderzoek op te splitsen kon de raadsman in het onderzoek naar de meldingen van de Flight Engineer als zijn belangenbehartiger blijven fungeren. Deze rapportage betreft de concretisering van de 2 meldingen die zijn gedaan door de raadsman van de Flight Engineer.

1.2 Opdracht, onderzoeksvraag en doelstelling van het onderzoek

De onderzoekscommissie had tot opdracht een Intern Defensieonderzoek uit te voeren en daarbij gemelde vermeende misstanden zoals verwoord in de melding te concretiseren, alsmede om vervolgens per gemelde vermeende misstanden te adviseren of aangifte dan wel specifieke instellingsbeschikking ten behoeve van nader onderzoek moest volgen. Zij diende dit te doen aan de hand van de volgende onderzoeksvragen:

Zijn er - per genoemde vermeende misstand - feiten en omstandigheden die een voldoende concreet vermoeden ten aanzien van personen rechtvaardigen en daarmee aanleiding geven tot:

- a) het doen van aangifte*
- b) een specifiek op die misstand gericht (persoonsgericht of ander) onderzoek?*

De commissie diende de onderzoeksbevindingen te beschrijven die tot voornoemde conclusies leidden en deze schriftelijk te rapporteren aan C-VLBEHV.

1.3 Samenstelling van de onderzoekscommissie

De onderzoekscommissie bestond uit:

- , voorzitter vanuit JDV;
- , lid vanuit COID;
- , lid vanuit COID;
- , lid vanuit onderzoekspool COID;

- secretaris vanuit CLSK.

1.4 Definitie van rollen binnen het onderzoek

Het onderzoek kende personen in de onderstaande drie rollen.

Melder:

Deskundige:

Personen die gehoord zijn in verband met hun materiedeskundigheid, en niet vanwege eventuele waarnemingen van situaties.

Getuige:

Alle geïnterviewde personen, niet zijnde melder of deskundige.

Omdat het een onderzoek betreft ter concretisering van gemelde misstanden, nu er geen sprake was van concrete vermoedens, wordt de rol van "betrokkene" in dit onderzoek niet van toepassing geacht. Degenen die bij naam zijn genoemd door melder als personen die betrokken zouden zijn geweest bij een vermeende misstand, zijn in dit onderzoek daarom vooralsnog aangemerkt als getuige. Het betreft immers geen op personen gericht onderzoek. Wel heeft de commissie personen op de mogelijkheid van nader persoonsgericht onderzoek gewezen. Hiermee wenste de commissie te voorkomen dat personen die in eventueel nader persoonsgericht onderzoek als betrokkene zouden kunnen worden aangemerkt en onderzocht, niet van die mogelijkheid op de hoogte waren gesteld toen zij in dit concretiseringsonderzoek gesproken werden.

1.5 Inlichten medewerkers

Op 11 juli 2016 is het personeel van Vliegbasis Eindhoven door CVB EHV geïnformeerd dat er een onderzoek werd ingesteld naar vermeende misstanden die waren gemeld. Op 14 juli 2016, 30 augustus 2016 en 5 september 2016 is het 336 Squadron nader voorgelicht over de kwestie. Verder is op 21 juli 2016 op het intranet van Vliegbasis Eindhoven het bericht verschenen dat een onderzoekscommissie was ingesteld die onderzoek deed naar de melding van mogelijke integriteitschendingen op de Vliegbasis en dat medewerkers door de commissie benaderd zouden kunnen worden.

In de meldingen 9 en 10 worden twee medewerkers van het 336 Squadron met naam genoemd. Deze medewerkers zijn hierover door CVB Eindhoven ingelicht.

1.6 Duur van het onderzoek

Dit Intern Onderzoek Defensie (IOD) ter concretisering kende een (netto) doorlooptijd van 14 weken. Het onderzoek is gestart op 15 juli 2016 en overdracht van het eindrapport vond plaats op 14 oktober 2016.

**DEPARTEMENTAAL
VERTROUWELIJK****2 WERKWIJZE EN PROCESVERLOOP****2.1 Gehanteerd onderzoeksprotocol**

In de regel dient SG Aanwijzing A/989 "*Protocol Interne Onderzoeken Defensie*" als basis voor de opzet en uitvoering van interne onderzoeken binnen defensie.

2.2 Gebruikte onderzoeksmethodieken

De onderzoekscommissie heeft gebruikgemaakt van de onderzoeksmethode "*horen van betrokkenen*". Verder heeft zij bij verschillende Defensiemedewerkers schriftelijke documentatie opgevraagd en van hen ontvangen. Er is geen gebruik gemaakt van onderzoeksmethoden die ingrijpen op de persoonlijke levenssfeer.

2.2.1 Geïnterviewde personen

De onderzoekscommissie heeft aan de twee hier onderzochte vermoedens van misstanden in 16 interviews met in totaal 15 personen aandacht besteed. Van ieder interview is een afzonderlijk gespreksverslag gemaakt dat is aangeboden ter correctie en vervolgens ter accordering. De gespreksverslagen zijn inclusief eventueel verstrekte bijlagen in het onderzoeksdossier opgenomen.

In chronologische volgorde zijn de volgende personen gesproken:

- | | | |
|----|----------|---------------------------------------|
| a. | Raadsman | , geïnterviewd op 20 juli 2016; |
| b. | Melder | , geïnterviewd op 9 augustus 2016; |
| c. | Getuige | geïnterviewd op 10 augustus 2016; |
| d. | Getuige | geïnterviewd op 8 september 2016; |
| e. | Getuige | , geïnterviewd op 8 september 2016; |
| f. | Getuige | , geïnterviewd op 12 september 2016; |
| g. | Getuige | , geïnterviewd op 12 september 2016; |
| h. | Getuige | , geïnterviewd op 12 september 2016; |
| i. | Getuige | , geïnterviewd op 12 september 2016; |
| j. | Getuige | , geïnterviewd op 14 september 2016; |
| k. | Getuige | geïnterviewd op 14 september 2016; |
| l. | Getuige | i, geïnterviewd op 15 september 2016; |
| m. | Getuige | geïnterviewd op 15 september 2016; |
| n. | Getuige | , geïnterviewd op 16 september 2016; |
| o. | Getuige | , geïnterviewd op 16 september 2016; |
| p. | Getuige | , geïnterviewd op 22 september 2016; |
| q. | Melder | , geïnterviewd op 30 september 2016. |

De gespreksverslagen, met getuigen werden immers ook de andere meldingen besproken, maken een integraal deel uit van de bijlagen zoals die zijn gevoegd bij de rapportage over de meldingen 1 tot en met 8.

2.2.2 Informatieverzoeken

Bij de start van het onderzoek heeft de onderzoekscommissie de melding misstand d.d. 4 juli 2016 van melders en ontvangen. Ook ontving zij van de melder bij diens gesprek een aanvullende schriftelijke verklaring.

2.3 Bijzonderheden in procesverloop

De onderzoekscommissie acht het noodzakelijk het procesverloop op een aantal aspecten nader toe te lichten.

2.3.1 *Media-aandacht en politieke aandacht*

De commissie constateert dat zowel bij de start van als gedurende het onderzoek de Vliegbasis Eindhoven en het 336 Squadron uitgebreide landelijke en regionale media-aandacht hebben gekregen. Er zijn diverse artikelen gepubliceerd. De commissie is van mening dat deze media-aandacht een negatieve invloed heeft gehad op het vertrouwelijke karakter dat normaal gesproken van een intern onderzoek behoort uit te gaan. De aandacht had ook invloed op de houding van personeel dat gesproken moest worden. Bij het horen van personeelsleden was namelijk in bepaalde mate aversie te bemerken tegen de gehele procesgang, omdat zij vanwege de media-aandacht inmiddels ook door hun thuisfont waren geconfronteerd met situaties die op Vliegbasis Eindhoven zouden hebben plaatsgevonden. Zelfs kinderen van medewerkers zouden op school ermee geconfronteerd zijn. Het gevoel van medewerkers daarbij was dat niemand voor hen stond en het squadron of de Vliegbasis naar buiten toe verdedigde. Men moest het over zich heen laten komen, maar mocht niet zelf reageren. De commissie verwijst voor de precieze toonzetting van de artikelen naar het onderzoeksdossier, waarin deze zijn opgenomen. De commissie constateert tevens dat het onderzoek politieke aandacht heeft gekregen. Er zijn meerdere malen Kamervragen gesteld aan de minister, waarop de minister heeft gereageerd. Deze zijn eveneens in het onderzoeksdossier opgenomen.

2.3.2 *Vertrouwen in CvO en doorbreken gesloten karakter*

In de aanloop naar de eerste gesprekken bemerkte de commissie dat het onderzoek een grote impact had op het 336 Squadron. Door negatieve ervaringen van medewerkers in eerdere onderzoeken en de negatieve aandacht over het squadron en de vliegbasis in de media, stuitte de onderzoekscommissie initieel op weerstand om te verschijnen voor een gesprek. Toen door een ongelukkige fout een verkeerde adressering op een uitnodiging was komen te staan, werd deze weerstand vervolgens nog verder versterkt. Daarop besloot de commissie de opdrachtgever te informeren, waarop zij besloot naar de te spreken medewerkers te communiceren omtrent het geven van openheid. De onderzoekscommissie had op grond van de bestaande weerstand de verwachting dat medewerkers - die gesproken moesten worden -terughoudend zouden zijn om openheid van zaken te geven of überhaupt medewerking te verlenen. Om die reden heeft de opdrachtgever CVB EHV met een brief (d.d. 6 september 2016) welke medeondertekend is door C-LSK en D-OPS medewerkers van het squadron verzocht openheid van zaken te geven. Medewerkers zijn er daarbij van verzekerd dat indien zij te goeder trouw een verklaring aflegden, zij hierdoor op geen enkele wijze hiervan nadelige gevolgen mochten ondervinden in rechtspositie of uitoefening van hun functie. Ook zijn medewerkers nadrukkelijk opgeroepen zelf initiatief te nemen om de commissie te informeren, indien zij over relevante informatie beschikten.

**DEPARTEMENTAAL
VERTROUWELIJK**

3 TOETSINGSKADER

De onderzoekscommissie acht onderstaande regelgeving relevant bij beoordeling van haar bevindingen. Het betreft geen uitputtende lijst.

3.1 **Militaire Ambtenarenwet (MAW)**

In deze wet staat vermeld aan welke verplichting het bevoegd gezag en de militair ambtenaar gebonden zijn, namelijk: *Het bevoegd gezag en de militaire ambtenaar zijn verplicht zich als een goed werkgever en een goed militair ambtenaar te gedragen.*¹

3.2 **SG aanwijzing A/984**

In deze aanwijzing staan regels omtrent integriteit omschreven, waaronder de 5 basisnormen van de gedragscode van Defensie², namelijk:

1. *Ik maak deel uit van een professionele organisatie*
2. *Ik ben lid van een team met een gemeenschappelijke taak*
3. *Ik ben mij bewust van mijn verantwoordelijkheid*
4. *Ik ben integer en behandel iedereen met respect*
5. *Ik zorg voor een veilige werkomgeving.*

3.3 **AMAR Hoofdstuk 8 Verlof**

In dit hoofdstuk staan onder andere de regels omtrent vakantie verlof en bijzonder verlof omschreven. In paragraaf 4b. staan de afspraken omtrent bijzonder verlof in het kader van arbeid en zorg.

3.4 **Werkwijze onderzoek Centrale Organisatie Integriteit Defensie**

Deze werkwijze schetst min of meer het gebruikelijk verloop van een Intern Onderzoek Defensie en kan dienen als handvat of als toets voor het onderzoekswerk. Hier wordt onder andere aandacht besteed aan het onderwerp concreet vermoeden van een integriteitsschending. Hierover wordt onder andere vermeld:

"Persoonsgericht onderzoek kan een goed instrument zijn om de waarheid aan de dag te brengen en zodoende een wezenlijke bijdrage leveren aan het verhogen van het integriteitspeil van de organisatie. Als dat instrument echter oneigenlijk of onjuist wordt gebruikt, is de kans groot dat het middel erger is dan de kwaal. Dit maakt de weging van een melding van een vermoeden van een integriteitsschending van wezenlijk belang. Daarvoor is een zo duidelijk en concreet mogelijke melding nodig."

¹ Artikel 12bis. MAW

² SG aanwijzing A/984 - Uitvoering van het integriteitsbeleid Defensie, Hoofdstuk 2 p.5.

4 BEVINDINGEN

4.1 Algemene context

Alvorens wordt overgegaan tot de concrete bevindingen aangaande de gemelde vermeende misstanden, zal eerst een algemene context worden geschetst. De algemene context is onderverdeeld in een aantal sub thema's die de onderzoekscommissie van belang acht. Het betreffen onder meer een beschrijving van de Vliegbasis en het Squadron, eerdere meldingen en onderzoeken, en een toelichtingen op bestaande onrust op de vliegbasis.

4.1.1 *Beschrijving Vliegbasis Eindhoven*

Zoals op de intranetpagina van de Vliegbasis Eindhoven staat vermeld, is de missie van de Vliegbasis om waar en wanneer dat wordt verlangd een bijdrage te leveren aan land-, sea- en airpower door middel van luchttransport en air-to-air refueling. Daarnaast stelt de Vliegbasis haar platform beschikbaar voor de tweede Luchthaven van Nederland en voert zij kustwachttaken uit. Verder levert zij wereldwijd militair luchttransport, kustwachttaken en tankeroperaties wanneer de klant dit van haar verlangt en draagt zij zorg voor voldoende inzet gerede vliegtuigen.

4.1.2 *Beschrijving 336 Squadron*

Op de intranetpagina van 336 Squadron valt te lezen dat het squadron haar thuisbasis heeft op de Vliegbasis Eindhoven. Zij bestaat uit 2 C-130H en 2 C-130H-30 vliegtuigen. De afgelopen jaren hebben deze vliegtuigen een zeer uitgebreid modificatie programma ondergaan en zij zijn voorzien van o.a. een 'glass cockpit'. Door deze modificatie voldoen de vliegtuigen aan de strenge civiele luchtvaartseisen en kunnen ze wereldwijd opereren. Het squadron kent een lange historie en is op 23 oktober 2007 voor de tweede maal opgericht. Nadat de laatste 2 vliegtuigen in 2012 hun modificatie programma hebben afgerond, ligt de nadruk op het opleiden van nieuwe vliegers en het introduceren van nieuwe tactische taken zoals het opereren met Night Vision Goggles en airdroppen van personeel en materieel. De taak van het Squadron bestaat voor 50% Air logistic en 50% Air logistic/Airland/Airdrop betreft. De helft van de vluchten wordt gevlogen in opdracht van het EATC (European Air Transport Command) voor algemeen militair transport van personeel en materieel. De andere helft wordt besteedt aan het trainen en uitvoeren van tactische vluchten in internationale samenwerking alsmede voor de eigen krijgsmachtonderdelen. In het kader van het Verbreedt Operationeel Concept wordt er veelvuldig samengewerkt met de Luchtmobiele Brigade en het Korps Commando Troepen.

4.1.3 *Eerdere onderzoeken en meldingen 336 Squadron*

In de afgelopen jaren is Vliegbasis Eindhoven en het 336 Squadron in het bijzonder meermalen negatief in het nieuws gekomen. Allereerst was er de zaak rondom de klokkenluider . Op 24 oktober 2011 is er door een melding vermeende misstanden bij de Secretaris Generaal (SG) ingediend. Op 7 februari 2013 is door de SG aan de Onderzoeksraad Integriteit Overheid (OIO) verzocht om naar deze melding een onderzoek in te stellen. Twee jaar later, namelijk op 5 februari 2015, werd door de OIO het rapport werd opgeleverd. Omdat de betreffende melding vermeende misstanden op het gebied van vliegveiligheid betrof, is door de OIO aan de Onderzoekraad Voor Vliegveiligheid (OVV) verzocht om de kwesties op vliegveiligheid te onderzoeken. De OVV leverde haar rapport in juli 2014 op. Uiteindelijk werd de klokkenluider op vrijdag 15 april 2016 geherintroduceerd. Deze langsepende zaak rondom klokkenluider heeft veel losgemaakt bij de C-130 community. Tijdens de verschillende gesprekken kreeg de commissie regelmatig te horen dat mensen zich in deze zaak niet of slecht gehoord voelden. Ook gaf een groot deel van de personen die door de commissie

**DEPARTEMENTAAL
VERTROUWELIJK**

gehoord waren, het erg zwaar te ervaren dat de vliegbasis en het 336 Squadron in het bijzonder telkens zo slecht in de media terecht komt. Men voelde zich bij deze media-aandacht niet beschermd door de hogere Defensieleiding en had er veel moeite mee geen weerwoord te mogen geven op allerlei beschuldigingen aan het adres van het 336 Squadron.

4.2 Bevindingen aangaande concretisering vermeende misstanden 9 en 10

De als misstand 9 en 10 gemelde situaties zijn niet door de melder zelf opgebracht maar door zijn raadsman, de heer [redacted], aan de melding toegevoegd. De informatie in de meldingen is hem ter ore gekomen via (een) defensiemedewerk(st)er(s) die dicht bij het vuur zitten.

[redacted] heeft, door tussenkomst van zijn raadsman, bij de start van het onderzoek in juli 2016 bij de onderzoekscommissie kenbaar gemaakt dat melding 9 en 10 niet van hem afkomstig zijn.

4.2.1 Korte omschrijving gemelde misstanden

Melding 9 betreft een medewerker die een paar jaar geleden veel tijd thuis zou hebben gezeten met "druk in de tuin bezig zijn" en die enkel op zijn werk zou zijn verschenen wanneer hij moest vliegen. Tevens zou deze medewerker met enige regelmaat dronken achter de stuurknuppel van een vliegtuig hebben gezeten.

In melding 10 wordt een medewerker ervan beschuldigd dagelijks ongeveer een fles wodka te hebben gedronken, waarbij vele militairen (inbegrepen de leiding) dit zouden hebben waargenomen en zouden hebben getolereerd. Daarenboven zou deze medewerker geregeld toestemming van de dienstleiding hebben gekregen om "thuis te werken" maar werd het alcoholprobleem nooit aangepakt hoewel bekend. Eind 2010 kon dat thuiswerken op zijn woonadres [redacted] plaatsvinden.

4.2.2 Melders

De commissie zag zich voor de vraag geplaatst op welke wijze deze beschuldigingen - beide medewerkers zijn bemanningslid - konden worden geconcretiseerd. De melding bevatte immers nauwelijks of geen concrete informatie, anders dan dat de medewerkers bij naam zijn genoemd. Het was voor de commissie ook niet duidelijk wat precies en wanneer het plaatsgevonden heeft, onder welke omstandigheden, en wie daarvan mogelijke getuige was. Een gesprek met de raadsman van de melder werd noodzakelijk geacht, omdat hij deze meldingen in de rapportage aan Commandant Luchtstrijdkrachten had opgebracht. Uit concrete informatie van de raadsman zou de commissie dan kunnen bepalen wat verder nodig was om de casus voldoende concreet te maken en om een passend advies richting het bevoegd gezag op te stellen. Op 20 juli 2016 heeft een gesprek over de misstanden 9 en 10 met de raadsman plaatsgevonden. Tijdens dit gesprek bleek dat de raadsman niet meer informatie kon verstrekken aangaande deze twee casussen. In het gesprek met de commissie gaf de heer [redacted] aan dat hij de informatie had gekregen van een medewerker van Defensie die hij hoog acht(te). Met deze functionaris zou hij in het verleden geregeld contact hebben gehad, onder andere tijdens bijeenkomsten van de Algemene Federatie Militair Personeel (AFMP). Een nadere concretisering, die de commissie verder op weg kon helpen in haar aanstaande zoektocht, kon hij niet geven. Derhalve werd hem het verzoek gedaan om de bron van deze informatie te vragen om in persoon bij de onderzoekscommissie te verschijnen en nadere verklaringen af te leggen of in ieder geval de commissie van meer traceerbare en concrete informatie te voorzien. Daarbij hoopte de commissie bijvoorbeeld namen te krijgen van mogelijke getuigen, data te vernemen omtrent wanneer de incidenten zouden hebben plaatsgevonden, op de hoogte te worden gebracht van eerdere meldingen en/of onderzoeken en informatie te krijgen omtrent hoe de betreffende bron tot deze kennis kwam. Helaas wenste de bron niet met de commissie in gesprek te gaan en ook zijn door hem of haar geen nadere mededelingen gedaan. Ook op een herhaald verzoek door tussenkomst van de heer [redacted] is niet gereageerd.

4.2.3 *Interviews aangaande het gebruik van alcohol*

Omdat een gesprek met de initiële melder en daarmee ook die informatie uitbleef, heeft de commissie besloten in gesprekken met leidinggevenden en het personeel van 336 Squadron vast te stellen in hoeverre onder invloed van alcohol op dienst verschijnen van een enkel bemanningslid mogelijk zou kunnen zijn en ook onbestraft zou kunnen blijven. De beschuldigde medewerkers, die ervan op de hoogte waren dat hun namen in de brief aan CLSK waren vermeld, zijn eveneens door de commissie uitgenodigd om hun zienswijze ten aanzien van de beschuldiging te geven.

Voor wat betreft een mogelijk, drankmisbruik door twee bemanningsleden van een C-130 en de data waarop dat misbruik kon hebben plaatsgevonden, kon de commissie niet anders dan na het gesprek met de heer [naam] eerste aanleg en in algemene zin daarover spreken met leidinggevenden en bemanningsleden van het 336 Squadron. Daarbij heeft de commissie gestreefd naar een redelijke verdeling naar rang en functies. Er zijn gesprekken gevoerd met de (voormalig) commandant, gezagvoerders, flight engineers en loadmasters. De vraag die daarbij centraal stond, was in hoeverre bij een eventuele signalering van onder invloed op dienst verschijnen men daarop zou reageren en/of passende maatregelen zouden worden getroffen. Zonder uitzondering gaven de geïnterviewden aan niet bekend te zijn met drankmisbruik onder bemanningsleden. Allen benadrukten dat zij onmiddellijk een collega, ook wanneer die hoger in rang zou zijn, op drankmisbruik zouden aanspreken. Er was wel enige nuance, zo zou de ene collega kiezen voor een directe benadering waar een andere collega de voorkeur gaf aan een persoonlijk gesprek. Er werd aangegeven dat het opereren met een C-130 een inspanning van de gehele bemanning betrof en dat de veiligheid altijd voorop stond. Een dronken bemanningslid aan boord was voor hen een absolute "no go", de basis van vliegen is nu eenmaal vertrouwen en dat wordt bij drankmisbruik geschonden. Op dit gebied is, zo werd ons toevertrouwd, dan ook sprake van een behoorlijke sociale controle. Tijdens de gesprekken werd een enkele keer de uitdrukking "bottle-to-throttle" gebruikt, waarmee men wilde aangeven dat twaalf uur voor een mogelijke vlucht geen alcohol meer wordt genuttigd. Natuurlijk is het wel eens voorgekomen, zo werd toegegeven, dat bij een medewerker werd vastgesteld dat hij een probleem met alcohol zou hebben. In geen van die gevallen ging het echter over incidenten waarbij onder invloed werd gevlogen, het ging daar om incidenten waarbij buiten het vliegen om sprake zou zijn van drankmisbruik. Drie van dergelijke gevallen wist men zich te herinneren en werden onder de aandacht van de commissie gebracht. Eén geval speelde zich ruim tien jaar geleden af en betrof een zogenoemde dockchief. Men wist zich niet meer te herinneren welke maatregelen waren getroffen maar men wist nog wel dat deze medewerker na enige tijd niet meer op de werkplek in functie bleek te zijn. Deze functionaris is niet meer werkzaam bij Defensie. Een tweede geval heeft zich voorgedaan in 2015. Een crew, een paar dagen op pad vanwege een "Open Dag" (static display) in het buitenland, kreeg te maken met een bemanningslid dat te lang was doorgezakt. Er is toen ingegrepen en deze medewerker is de volgende dag direct op een civiel vliegtuig terug naar huis gezet, omdat hij niet verantwoordelijk was omgegaan met zijn rol van leidinggevende. Een derde geval betrof [naam], die een zogenoemd SMD-traject werd opgenomen met onder andere een begeleiding door een vliegerpsycholoog, teneinde "gezond" richting zijn pensionering te kunnen gaan. In geen van deze drie gevallen betrof het door dhr. [naam] genoemde functionarissen.

De commissie heeft in haar pogingen om deze vermeende misstand van alcoholgebruik nader te concretiseren ook gesprekken gevoerd met de twee beschuldigde functionarissen. Zij konden vervolgens op de beschuldigingen reageren. Hen komt immers het recht toe zich te verweren tegen dergelijke beschuldigingen. Beide functionarissen gaven aan niet te weten hoe zij zich tegen deze, zoals zij zeiden, ongefundeerde aantijgingen te kunnen verweren. Beiden hebben een lange staat van dienst en geven aan in het verleden nimmer op een eventueel disfunctioneren, ook niet informeel, te zijn aangesproken. Vliegtuigbemanningen ondergaan de

**DEPARTEMENTAAL
VERTROUWELIJK**

jaarlijkse keuringen en nimmer is bij mij, verklaart de flight engineer, iets afwijkends vastgesteld. De gezagvoerder benadrukte dat hij als instructeur is gekwalificeerd en veel in die hoedanigheid wordt ingezet. Geen enkel crewlid zou bij hem instappen en hij zou ook niet meer als instructeur worden ingezet, aldus de gezagvoerder. Dat er alcohol wordt genuttigd door de bemanning wordt ook niet ontkend, maar, zo werd aangegeven, dat gebeurt niet meer in de twaalf uur voordat je vliegt. Daar wordt door de bemanningsleden zelf op toegezien. Wat dat betreft is de sociale controle groot. Beide functionarissen hebben ook naar een verklaring gezocht naar van de reden van deze beschuldiging. De één zocht het in de omstandigheid dat hij vele jaren de functionaris was voor de bevoorrading en de dienst achter de lokale bar op het squadron en daarbij wel eens een glaasje meedronk. De ander meent dat in zijn conflict in het verleden met een klokkenluider van Defensie een verklaring zou kunnen worden gevonden. Hij staat in zijn "zwartboek" vermeld.

4.2.4*Ongeoorloofd afwezig*

Over hun afwezigheid moeten beide functionarissen diep in hun geheugen graven omdat de periodes waarnaar wordt verwezen vijf of meer jaren terug liggen. De flight engineer geeft aan dat hij een huis in heeft en sinds enige tijd een woning in . Hij heeft weleens, twee à drie keer, thuis gewerkt, maar bij het squadron heeft dat niet de voorkeur en derhalve vraagt hij daar niet meer om. De commissie merkt terzake op dat thuiswerken geen integriteitsschending of strafbaar feit is en dat het nieuwe werken, waaronder thuis werken, juist door de overheid en Defensie wordt gepromoot. Ook verklaart hij, dat hij uiteraard langere periodes, zo'n twee tot drie keer per jaar, op verblijft, maar altijd met opname van verlofdagen. Twee keer is het voorgevallen dat daarvoor deels geen vakantie verlof ingediend behoefte te worden, maar bijzonder verlof; toen zijn vader overleed in 2007 en na ziekte en ziekenhuisopname van zijn echtgenote in 2010. Beide keren was er sprake van zorgverlof.

De andere functionaris spreekt van een vrij algemene beschuldiging en verklaart dat hij in die periode van 2008 tot 2014 al actief was. Na die tijd was hij actief me bijzonder verlof. Als van de C-130 vlucht, destijds nog een aparte vlucht bij 334 Squadron, maakte hij zoveel uren dat hij voor behoud van zijn currencies als vlieger de Hercules vluchten in het weekend uitvoerde. Die extra uren werden in tijd gecompenseerd en door hem opgenomen. Hij heeft ongetwijfeld een keer opgemerkt dat hij de tijd thuis in de tuin gaat doorbrengen, maar een dergelijke opmerking mag ook weleens in een andere context worden geplaatst. "De tuin", zo de gezagvoerder, is een metafoor voor hem, daar heeft niemand iets mee te maken.

Dat iemand überhaupt met dergelijke beschuldigingen komt, is volgens de gezagvoerder terug te voeren tot het moment dat de Hercules Vlucht met twee toestellen nog onder 334 Squadron viel. In die periode zag hij als vluchtcommandant de instroom van marinepersoneel. Toen in 2007 het 336 Squadron werd opgericht en het aantal vliegtuigen werd verdubbeld, werden de nieuwe functies door functionarissen ingevuld zonder enige ervaring op de C-130. Dat gold ook voor het marinepersoneel. Hij geeft een aantal voorbeelden om aan te geven dat er spanningen optraden binnen het squadron. Hij acht het niet uitgesloten dat iemand uit deze groep over hem die uitspraken heeft gedaan.

5 CONCLUSIES

Nu de commissie leidinggevend, medewerkers en de beschuldigde functionarissen van 336 Squadron heeft gesproken, meent zij het volgende te mogen vaststellen

- De anonieme meldingen hebben zich vijf (en soms langer) jaar geleden voorgedaan. De commissie vraagt zich af in hoeverre een dergelijke melding na dat tijdsverloop nog het predicaat redelijk verdient. Naar haar oordeel is de redelijke termijn ruimschoots overschreden en zouden de meldingen niet in behandeling genomen moeten worden. Ondanks een herhaald verzoek heeft melder geen nadere concretisering willen geven over alcoholmisbruik bij aanvang dienst. De verklaringen van het personeel van 336 Squadron inzake “problemen met alcoholgebruik”, zijn naar het oordeel van de commissie dus danig consistent en afkeurend dat de commissie niet heeft kunnen vaststellen dat hier sprake was van een concreet vermoeden van een integriteitsschending.
- De beschuldiging dat de beide met name genoemde functionarissen meerdere keren ongeoorloofd afwezig zouden zijn geweest, werd door de melder, ondanks een herhaald verzoek, niet nader onderbouwd. De commissie heeft terzake geen aanwijzingen gevonden die erop zouden kunnen duiden dat beide functionarissen daadwerkelijke meerdere keren ongeoorloofd afwezig waren en acht de verklaringen van beide functionarissen geloofwaardig. De commissie heeft niet kunnen vaststellen dat hier sprake was van een concreet vermoeden van een integriteitsschending.