

OP

Uitgave van Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers
Jaargang 61 | 2019 | Nr. 2

DE

Just Culture

Een goed begrip van Just
Culture is belangrijk.
Pagina 10

Tjeerd Duursma

President in de jaren 80 vertelt
over zijn VNV-tijd.
Pagina 22

Vreemde velden

Norilsk Alykel ligt in extreem
ontoegankelijk poolgebied.
Pagina 30

BOK



Maandblad van de Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers
Opgericht 1929 - Medegrondlegger IFALPA
Adres: Dellaertlaan 61,
Postbus 192, 1170 AD Badhoevedorp
+31(0)20 449 8585, www.vnv.nl

Redactie: odb@vnv.nl
Francis van Haaff (KLM) - hoofdredacteur
Herma Flipsen - eindredacteur en opmaak
Michael van Baaren (KLM)
Jochem Baas (KLM)
Tim Berger (KLM)
Mark Duijker (KLM)
Elie El-Hage (KLM)
Kevin Flikweert (KLM)
Pim Lamers (KLM)
Gerben van Netten (KLM)

Marloes van Pareren (KLM)
Gert-Jan Vegter (KLM)
Nick Vording (KLM)

Omslag: Tim Stet en Nick Vording

Ontwerp: Maar Echt!

De inhoud van het blad weerspiegelt
niet noodzakelijkerwijs de visie van het
verenigingsbestuur of van de ledenraad.
De VNV kan niet verantwoordelijk worden
gesteld voor de inhoud van de geplaatste
advertenties.

Op de Bok verschijnt zes keer per jaar.
De eerste editie verscheen in 1959.
61e jaargang, nummer 2, april 2019.

Oplage: 5.350. ISSN: 1383-1178
Nadruk zonder toestemming
is niet toegestaan.

U kunt uw VNV-lidmaatschap beëindigen
(met reden van opzegging, gericht aan het
bestuur) via: ledenadmin@vnv.nl.



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Afscheid met een goed gevoel

Arthur van den Hudding, president



Dit is mijn laatste column als president van de VNV. De gelegenheid van deze column wil ik vooral gebruiken om mensen te bedanken. In de eerste plaats de leden die mij steun en vertrouwen hebben gegeven om de Nederlandse vliegers te mogen vertegenwoordigen. Ook bedank ik de collega-bestuurders waar ik mee heb mogen samenwerken.

Zowel bij de Britse als bij de Duitse vakbonden hebben recentelijk de presidenten onvrijwillig de eindstreep niet gehaald. Daarom realiseer ik me dat op een nette en rustige manier afscheid nemen bij het eind van een termijn niet vanzelfsprekend is. Het vertrouwen in een bestuurder bepaalt het lot van een bestuurder, niet de bestuurder zelf.

Ik neem daarom met een goed gevoel afscheid en draag de huidige werkzaamheden over aan de nieuwe president Willem Schmid. Met Willem heb ik ruim tien jaar intens samen mogen werken, waaronder de laatste twee jaar als presidentieel team. We stonden samen sterk in ons beleid. In onze periode hebben we afscheid genomen van de maatschappijzuilen. Het heeft tot mooie resultaten geleid. Samen optrekken heeft de kleinere vliegergroeperingen sterker gemaakt om hun doelen na te jagen en te bereiken. De ultieme waardering voor al het werk dat binnen de VNV gebeurt, is dat het ledenaantal nog nooit zo hoog is geweest in de 90-jarige historie. Het aantal maatschappijen waarvan wij de vliegers mogen vertegenwoordigen is toegenomen.

Bij de hoogtepunten horen helaas ook pijnlijke dieptepunten. Naast al het individuele ledenleed wil ik stilstaan bij het fors gekrompen bedrijf Martinair en het sluiten van de basis

Eindhoven door Ryanair. Beide situaties gingen gepaard met verlies aan arbeidsplaatsen voor collega's en zelfs gedwongen ontslag. Ze zijn zwarte bladzijden in mijn twintigjarige periode bij de VNV.

Wat mij het meest zal blijven is dat bij iedere functie een rol gespeeld wordt passend in de betreffende tijdsgeschiedenis. De rol van vliegtechnisch commissielid bij de opkomst van de mobiele telefoons en laptops met hun lithiumbatterijen. In mijn rol als veiligheidsmanager zag ik toen de Fokker 100 vaker terugkeren naar het B-platform dan dat het zijn bestemming bereikte. In mijn rol als vicepresident, verantwoordelijk voor arbeidsvoorwaarden, werd ik geconfronteerd met een krimpend Martinair en een inlever-cao bij KLM. Als president moest het vertrouwen hersteld worden, nationaal en internationaal. Meer diversiteit in de setting van mijn werkzaamheden is nauwelijks voor te stellen. Steeds geldt dat de rol die je speelt in je functie niet een-op-een hetzelfde is als de persoon die je werkelijk bent.

Willem en zijn team wil ik heel veel wijsheid en succes wensen de komende twee jaar. Het is niet het individu maar het gehele team die het moeten gaan doen. Ieder heeft zo zijn sterke punten, en je vult elkaar waar nodig aan. Daarom is het zo belangrijk dat je medebestuurders niet hetzelfde maar complementair zijn. Kijkend naar de samenstelling van het nieuwe bestuur kan ik niet anders concluderen dan dat dit zo is. Daarom kijk ik vol vertrouwen naar de toekomst waarin de belangen van de Nederlandse verkeersvliegers zeer goed vertegenwoordigd worden.

Inhoud

Jaargang 61 | Nummer 2



10. JUST CULTURE

Het is voor de VNV van belang dat leden een goed begrip ontwikkelen over Just Culture.



12. PRESIDENTIEEL TEAM

Een driemanschap vormt het nieuwe presidentiële team de komende bestuursperiode van twee jaar.



20. COLUMN

Waar een piloot al niet van dromen kan.



22. INTERVIEW

In de reeks interviews met oud-presidenten is het woord aan Tjeerd Duursma.



28. UNDER PRESSURE

Werkt het verdienmodel van lagekostenmaatschappijen nog wel?



32. EUROPESE VERKIEZINGEN

Waar uw stem terechtkomt in Europa.

EN VERDER

Voorwoord president	1	Voorwoord voorzitter	36
Voorwoord hoofdredacteur	3	Van de ledenraad	37
Uit het nieuws	6	Publicaties	38
AV Herald	8	Contactmogelijkheden	40
Infographic	16		
Q&ATC	26		
Vreemde velden	30		
Portret	35		

Foutje, bedankt!

Francis van Haaff, hoofdredacteur • odb@vnn.nl



In de vorige editie van Op de Bok ging het hoofdartikel over het Integrated Safety Management System van KLM, in handen van de veiligheidsafdeling ISSO. Nu gaat het hoofdartikel over Just Culture. De sfeer en de cultuur waarin ISSO zijn werk kan en moet doen.

Just Culture is niet in een zin uit te leggen, benadrukt het artikel. Van een afstandje bekeken en beschreven kan het gezien worden als de nieuwe inzichten voor de verstandige balans tussen leren en straffen. De media – waar we te vaak het oor naar laten hangen – heeft het vaak nog over een vliegerfout, maar in dat woord zit eigenlijk al een oordeel. In ons dagelijks werk en bij bijzondere omstandigheden zouden vliegers gebeurtenissen kunnen overkomen met onbedoelde consequenties. Dat wat een vlieger is overkomen moet zonder schroom gemeld kunnen worden om van te leren. Er moet daarbij geen zwaard van Damocles boven het hoofd hangen.

Op de Bok schrijft al bijna tien jaar over Just Culture. Vooral voor de jonge nieuwe leden zou ik het daarom verplichte kost willen noemen. Voor eigenlijk alle leden is het bijna een vorm van huiswerk. Aan Just Culture zit namelijk in ieder geval de kant van de uitvoering. Dat zijn wij. Hoe ondergaan wij voor onszelf onze fouten? Rapporteren wij al onze ‘mishaps’? Groot, maar ook de onbeduidende kleintjes? Zijn we bereid net zo genuanceerd te kijken naar de missers van anderen als naar de missers van onszelf? Is de ene afdeling (Ground Services, Maintenance, Dispatch, enzovoort) net zo verantwoordelijk bezig als de andere? Zijn de verschillende afdelingen net zo toegewijd aan het verbeteren van veiligheid? Zijn we ook ‘just’ naar elkaars werk?

Iedere vlieger moet zelf bedenken hoe hij deelneemt aan Just Culture. Wij zijn als onderdeel van Just Culture accountable. We moeten onze stommiteiten aan onszelf toegeven. De schroom of schaamte moeten we professioneel overwinnen. Een zekere schuld voelen, is volgens mij

accountable zijn. Daar rapporteer je professioneel over.

Bestaat er trouwens zoiets als een goede vlieger en een slechte vlieger? En rapporteren beiden dezelfde situaties? Bestaat er zoiets als een über-piloot? Zijn er nu nog vliegers die tot een ‘upper-ten’ behoren? Voelen zij van zichzelf dat zij minder uitzonderlijke, onbedoelde situaties meemaken? Hebben zij een oordeel over de unter-vlieger?

Als we ‘berouw’ hebben over onze gemaakte foutjes kun je daar concreet iets aan doen door een (elektronisch) rapport te schrijven. Op zich heel makkelijk! Dit is het systeem, zoals het artikel in de vorige Bok heeft uitgelegd, om tot verbeteringen te komen en mogelijk zelfs ernstige incidenten te voorkomen. Een ASR is een kijk naar de eigen situatie en geen oordeel over een andere afdeling.

Al deze zaken komen al aan bod in dit Op de Bok-artikel. Just Culture is nog niet vanzelfsprekend. Just Culture is in ontwikkeling, en wij moeten er ook over nadenken. Iedereen, zelfs onze koning, mag soms een beetje dom zijn. Het best omschreef Rijk de Gooijer zijn ‘errors’ in de reclamespotjes van de jaren 80 als hij aan het eind van het spotje wegliep met de uitspraak: ‘Foutje, bedankt!’





VNV-kantoor 1963
Amsterdamseweg 138 in Amstelveen



VNV-kantoor 1973
Charlotte van Montpensierlaan 2a in Amstelveen



VNV-kantoor 1991
Dellaertlaan 61 in Badhoevedorp

TOEN...



EN NU...





VLIEGT DE COPILOOT ER TOCH NIET UIT?

Luchtvaartnieuws.nl

Vliegtuigbouwer Airbus start een eigen vliegopleiding. Daarmee wil het bedrijf het toekomstige tekort aan piloten opvangen. De Airbus Flight Academy Europe, gevestigd in het Franse Angoulême, verwacht jaarlijks tweehonderd verkeersvliegers te trainen.

De opleiding omvat 750 uur theorie en tweehonderd uur praktijk, waardoor Airbus aspirant-piloten wil klaarstomen voor een baan in de lucht.

Airbus voorspelt dat er de komende twintig jaar maar liefst 94.000 nieuwe piloten nodig zijn om de groei van de mondiale luchtvaart te kunnen bijbenen.

TOCH GEEN DOORSTART GERMANIA

Luchtvaartnieuws.nl

Een doorstart van de in surseance verkerende Duitse luchtvaartmaatschappij Germania is van de baan. Dat heeft de curator bekendgemaakt.

Germania, gespecialiseerd in vakantievluchten naar bestemmingen rond de Middellandse Zee, moest in februari faillissement aanvragen. Aanvankelijk leek een doorstart kansrijk, maar uiteindelijk is er geen akkoord bereikt over een overname.

Even leek het er op dat de laatste overgebleven overnamekandidaat de vluchtuitvoering van Germania in mei zou willen hervatten, zij het in afgeslankte vorm. Om welke partij het ging is niet bekendgemaakt.

De curator gooit nu volgens berichten in Duitse media de handdoek in de ring.



Foto: Matthew Bisanz

BOEING HEEFT DE TOUWTJES IN HANDEN

Up in the Sky

De Federal Aviation Administration overziet normaal de procedures als het gaat om de luchtwaardigheid van vliegtuigtypes. In het geval van de 737 MAX van Boeing zou de FAA zich afzijdig hebben gehouden en de verantwoordelijkheid over de goedkeuring van dit type aan Boeing hebben gedelegeerd, zo meldt de Seattle Times op basis van bronnen bij de FAA.

Uit onderzoek blijkt dat de MCAS, het boordsysteem dat voor een evenwichtige vlucht moet zorgen, 'significante mankementen' vertoonde. De FAA zou de veiligheidsgoedkeuring aan Boeing hebben overgedragen om zo snel te kunnen concurreren met Airbus. Zowel Boeing als de FAA hebben nog niet gereageerd op de berichtgeving in The Seattle Times.



CONCORDE 50 JAAR

Luchtvaartnieuws.nl

Supersonisch vliegen (sneller dan het geluid) werd in de jaren zestig gezien als de toekomst. De door BAC en Sud Aviation ontwikkelde Concorde kon ruim 2.000 kilometer per uur vliegen en deed slechts 3,5 uur over de reis van Londen naar New York, twee keer zo snel als een ‘gewoon’ vliegtuig.

Die tijdswinst bleek echter niet op te wegen tegen de hoge brandstof- en onderhoudskosten van de Concorde.

Het toestel verbruikte drie keer zoveel kerosine per passagier als de Boeing 747, die in hetzelfde jaar zijn debuut maakte.

Zestien maatschappijen plaatsten bestellingen voor de Concorde, maar uiteindelijk namen alleen Air France en British Airways het toestel in dienst. Zij stopten ermee in 2003, toen het slecht met de luchtvaart ging als gevolg van 9/11 en Airbus de onderhoudsondersteuning staakte.

EDINBURGH, KLINKT ALS... DÜSSELDORF?!

Luchtvaartnieuws.nl

Een British Airways-vlucht van Londen naar Düsseldorf is 25 maart ‘per ongeluk’ geland in het Schotse Edinburgh.

De vlucht, die in opdracht van BA werd uitgevoerd door de Duitse leasepartner WDL Aviation, zou van London City Airport naar Düsseldorf gaan. Door een fout in het papierwerk zette het toestel koers naar Schotland. BA en WDL onderzoeken hoe dit heeft kunnen gebeuren.

Passagiers merkten pas dat de BAe 146-200 naar het noorden in plaats van het oosten was gevlogen toen de crew aankondigde dat de vlucht Edinburgh naderde.

De verwarring was compleet, waarop de piloot ten einde raad aan de passagiers vroeg een hand op te steken als ze naar Düsseldorf wilden. “Iedereen stak zijn hand op”, aldus een passagier.

ROUTE AMSTERDAM-BRUSSEL STOPT OM MILIEU EN SLOTS?

Luchtvaartnieuws.nl

De Tweede Kamer wil dat er een einde komt aan de vluchten tussen Amsterdam en Brussel. De reis per trein tussen de twee hoofdsteden zou vrijwel altijd sneller en altijd beter voor het milieu zijn.

Een meerderheid steunt het voorstel van GroenLinks. Kamerlid Kröger van deze partij wijst op de slotschaarste

op Schiphol. Volgens haar is het een nationaal belang dat deze slots verstandig en zoveel mogelijk voor onmisbare routes worden ingezet. De Kamer roept de regering op met betrokkenen tot afspraken te komen over het geleidelijk laten verdwijnen van de vluchten tussen Amsterdam en Brussel.

Minister Van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) gaf eerder aan niets in het voorstel van GroenLinks te zien. Nog niet bekend is of ze de motie alsnog gaat uitvoeren, nu deze door een meerderheid in de Tweede Kamer gesteund is.



Wereldwijd vinden elke dag meer dan 100.000 commerciële vluchten plaats. En bijna altijd gaat dat zonder noemenswaardige problemen. Maar heel soms gebeurt er iets abnormaals. Iets dat de moeite van het bestuderen waard is. Het zijn vooral de kleine incidenten die interessant zijn. Vanuit de website AV Herald delen we daarom voortaan enkele bijzondere luchtvaartincidenten die hebben plaatsgevonden.



NEAR-MISS MET WEERBALLON

Tijdens een vlucht van een Sunwing Boeing 737NG op 7 maart 2019, kreeg de bemanning een ietwat onbehagelijk gevoel toen er een obstakel leek te zijn op FL360 langs hun route.

Het toestel, met 180 passagiers en zes bemanningsleden, was onderweg van Toronto naar Nassau op de Bahama's. Ongeveer 400 mijl ten noorden van de bestemming kwam de cockpitbemanning oog in oog met een weerballon. Na deze near miss werd melding gemaakt van het incident. Uiteindelijk landde het vliegtuig veilig op de Bahama's.

POGING TOT BACKTRACK MISLUKT

Op 13 maart 2019 vond een bijzonder incident plaats op het vliegveld van Kalibo, Filipijnen. Een MD-83 van Far Eastern Air Transport (FAT) met 122 personen aan boord, voerde een vlucht uit van Taipei naar Kalibo. Na een uneventful flight vond een veilige landing plaats op baan 23.

Vervolgens moest hier een backtrack worden uitgevoerd vanwege afwezigheid van parallelle taxibanen. Ook een backtrack turnpad ontbreekt op vliegveld Kalibo, waardoor de bemanning besloot de bocht in te zetten op enkele honderden meters voor het einde van de baan.

Tijdens deze manoeuvre raakte het neuswiel van de baan, waardoor het vliegtuig vast kwam te zitten. Een towtruck heeft uiteindelijk het toestel versleept naar het platform van het vliegveld.





RUNWAY OVERRUN NA LANDEN OP VERKEERD VLEGVELD

In Iran is op 14 januari 2019 een Boeing 707-300 freighter in een woonwijk tot stilstand gekomen na een runway overrun.

Het toestel met zeventien bemanningsleden en vracht was onderweg van Bisjkek (Kirgizië) naar Karaj in Iran. Tijdens het uitvoeren van een approach bedoeld voor baan 30 van Karaj airport (OIIP) werd feitelijk een landing gemaakt op het nabijgelegen veld van Fath airport (OIIF). Hier landde het toestel na de baseturn op baan 31L van Fath met een

baanlengte van 1.070 meter in plaats van de 3.660 meter lange baan 30 van Karaj. Dit resulteerde in een runway overrun, waarbij het toestel door een afbakening van het vliegvelde ramde, om vervolgens al brandend tussen een aantal huizen tot stilstand te komen.

Lokale autoriteiten rapporteerden dat er slechts één overlevende was van het voorval, de flight engineer van het toestel. De andere zestien lichamen zijn geborgen. Opmerkelijk is dat op 16 november 2018 een incident gerapporteerd is van een Taban MD88 die Karaj eveneens verwarde met Fath. Dit toestel was in staat tijdig een go-around te maken.

RUNWAY EXCURSION IN RUSLAND

In winterse omstandigheden* vloog op 2 maart 2019 een Boeing 767-300 van Oezbekistan Airways van Tasjkent, Oezbekistan naar Sint Petersburg (ULLI).

Het toestel met 241 passagiers en vijftien bemanningsleden, landde op baan 28L van Pulkovo Airport, waar het rond 22:00 LT taxisnelheid bereikte. Het vliegtuig zou op dat moment de laatste afslag nemen om de landingsbaan te verlaten naar de taxibaan. Het toestel skidde echter van de verharde baan, waarbij het vliegtuig met het neuswiel ongeveer 10 meter voorbij het einde van de baan tot stilstand kwam. Tijdens dit incident was de baan bedekt met 10 mm wet snow, braking coefficient 0,34. Het vliegtuig bleef volledig intact en er waren geen gewonden.



**ULLI 021900Z 25009MPS 0450 R28L/1100N R28R/1500U +SHSN BLSN VV003 Moo/Mo1 Q0989 R28L/591034 R28R/591599 NOSIG*

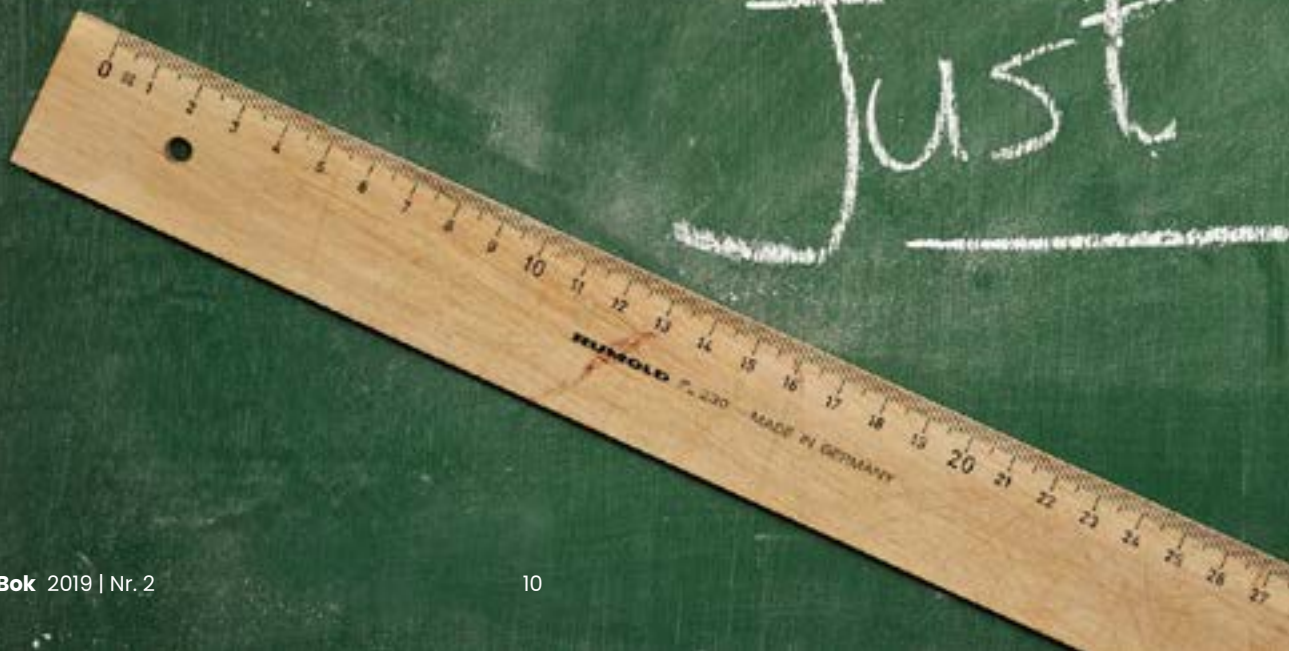
Zonder

Het is voor de VNV van belang dat leden een goed begrip ontwikkelen over Just Culture. Zo ontstond dit artikel, in samenwerking met Vliegtechnische Zaken. Just Culture straft operators niet wanneer iets misgaat in hun werk, tenzij er sprake is van grove nalatigheid of bedoelde overtredingen. Het is een compromis tussen leren, en straffen. Uit literatuur blijkt dat wanneer een handeling bestraft wordt er niet geleerd kan worden van het incident. Het is een relatief nieuw begrip (de EU-wetgeving is van 2014) en inzet ervan binnen bedrijven is nog volop in ontwikkeling.

Tekst: Elie El-Hage



Just



ons

geen

Culture



Wanneer je tijdens de vlucht het toilet uitloopt, kom je in de galley een BN'er tegen. Ze drinkt een wijntje en maakt een praatje met je. Ze is nieuwsgierig hoe de cockpit eruit ziet. Mag ze even kijken?

'JUST' DO IT

Nou, dat doe je dus niet. Just Culture is niet iets wat je zomaar op bestelling in huis haalt, waarna je het vervolgens ook echt hebt. Hoe krijg je het dan wel in huis?

Het gaat hier om 'tacit knowledge', medewerkers die weten waar het over gaat. Just culture betekent in elk geval niet dat je als vlieger 'boven de wet staat' en niet gestraft kunt worden, ook al denken sommige puriteinen van wel. Maar het betekent ook niet dat je te pas en te onpas disciplinaire maatregelen moet verwachten.

Een 'eerlijke fout' kon doorgaan voor een 'criminele daad'

Het woord 'just' komt van justice, rechtvaardigheid. De *deugd* van rechtvaardigheid zorgt ervoor dat je goede gewoonten in praktijk kunt brengen in relatie tot je plichten, los van de vraag of je deze leuk vindt of niet. Dat is essentieel om goed te werken. Maar je hebt ook rechtvaardigheid als norm, als wet. Deze kan geëist worden dankzij de deugd van rechtvaardigheid. De samenleving heeft met de tijd twee grote veranderingen doorgemaakt. Het leven van mensen werd steeds meer door wetten ingekaderd (Porter, 2016). En met de komst van de industriële revolutie en grote machines die veel schade konden veroorzaken kon men berecht worden, zonder de aanwezigheid van een criminele intentie (*mens rea*). Een 'eerlijke fout', iets wat we allemaal kennen, kon vanaf toen doorgaan voor een 'criminele daad' (Reason, 2008).

Je wilt terug naar de cockpit en nodigt haar uit om even een kijkje te nemen.

COLERE, CULTURA, CULTURE

Cultuur komt van het latijn, van colere wat cultiveren bete-

kent en menselijke activiteit impliceert. Cultuur is wat de samenleving materieel en immaterieel voortbrengt. Om in beeldspraak verder te gaan, er is een immateriële 'Just bodemcultuur' nodig om Just Culture ook aan de oppervlakte ten uitvoer te brengen. Dus wat kunnen we voortbrengen door te wortelen in de bodem van de Just Culture? Wat is het punt?

Je zit weer in je stoel. En de BN'er vraagt de CA om een foto te maken. Al die tijd had ze het flesje wijn in haar hand en er valt wat wijn op het pedestaal en de NAV set 1 gaat kapot.

WERKEN OM JE WERK TE DOEN

Just Culture berust op de hypothese dat mensen met een goede bedoeling op het werk komen, ze komen niet om hun werk slecht te doen. Daar ligt dus een verwachting die wij, operators, waar moeten maken. Een situatie als met Germanwings valt dus buiten de hypothese. Bij twijfelgevallen is het heel belangrijk dat een (onafhankelijke) safety departement, al dan niet met inmenging van de VNV, een open onderzoek kan doen om te bepalen of een vliegveiligheidsonderzoek volgt of dat het incident overgedragen wordt aan de Vliegdiens. Het punt is dat Just Culture 'een beslissing vooraf' is over de vorm van de oplossing. Het is een akte (daad) van geloof en vertrouwen in het personeel, ook wanneer iets misgaat, met het doel om te leren van wat er is gebeurd.

De volgende dag sta jij op Instagram. Je duim omhoog, zij heft het flesje. Met de hartelijke complimenten voor de piloten.

DE RODE LIJN

De moeilijkheid van Just Culture is dat er een rode lijn is die men dient te volgen. Wat moet je doen als iemand eroverheen gaat? Het probleem is hier dat niet altijd duidelijk is waar de lijn ligt, wie de lijn bepaalt en wanneer een situatie er zo ver overheen gaat dat er disciplinaire maatregelen zouden moeten volgen.

In de praktijk gaat het dan ook om een compromis, zo min mogelijk straffen om zoveel mogelijk te leren, zonder disciplinaire maatregelen uit te sluiten.

Een week later staat de foto in een roddelblad, de BN'er was het afgelopen jaar al drie keer aangehouden voor drank op achter het stuur.

DAT VALT BUITEN JUST CULTURE

Wat als bij misstanden de druk van de media, het volk of de werknemers zich op de managers richt? De prikkel om iets aan de misstand te doen, zal vooral bij hen op allerlei manieren sterk aanwezig zijn. In dit soort situaties moeten een aantal zaken goed gewaarborgd worden.

Zo min mogelijk straffen om zoveel mogelijk te leren

‘Dat valt buiten Just Culture’, is geen ‘just call’. Just Culture is niet bedoeld om weg te stoppen bij een safety department. Het behoort alle gebieden van het bedrijf te omvatten

om goed te werken. De hele ‘bodem’ moet ervan doordrenkt zijn om het effectief toe te passen.

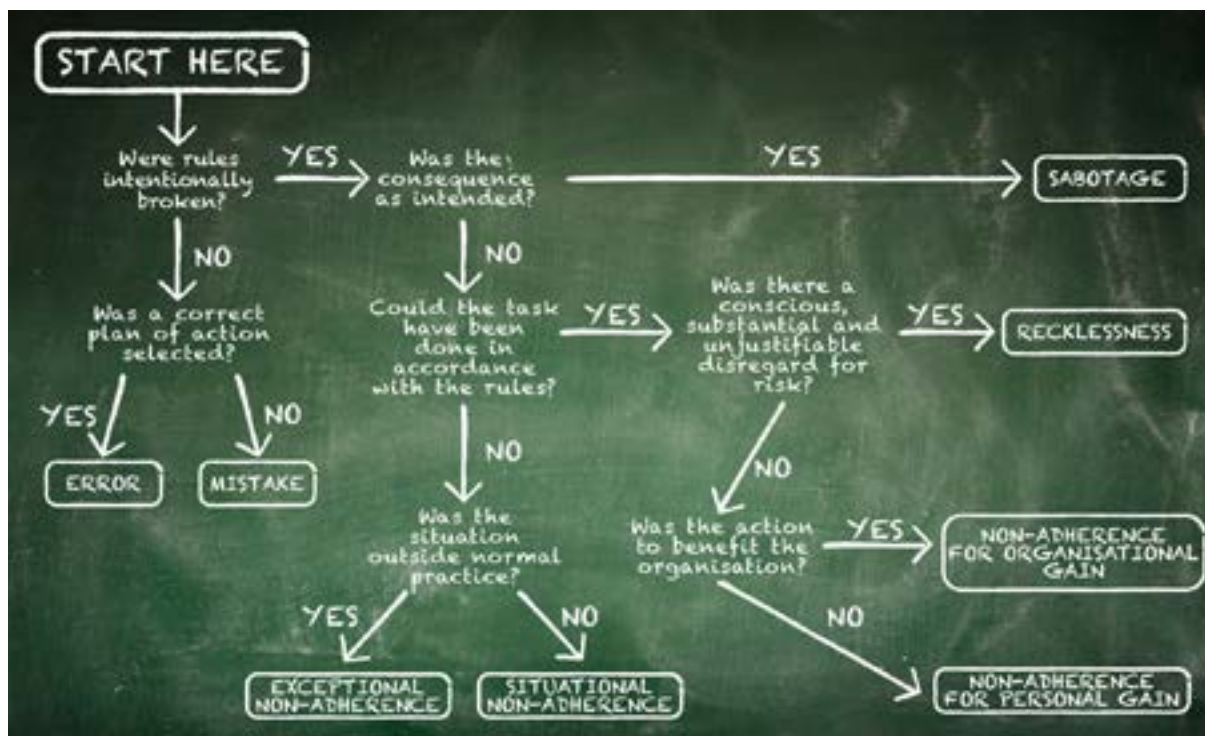
Een ander zeer te verfoeien fenomeen kan zijn dat een veiligheidsonderzoek na afronding beoordeeld wordt door het management om te bepalen of er eventueel disciplinaire maatregelen moeten volgen.

MODELLEN

Bij een interview heeft een vlieger het recht om vooraf te weten of het interview in een disciplinaire setting of als vliegveiligheidsonderzoek, en dus vertrouwelijke setting, geschiedt.

Het balletje gaat rollen, je mag je melden op kantoor. Wat staat je te wachten?

De meeste maatschappijen hebben Just Culture als onderdeel van hun ISMS. Het kan zijn dat bedrijven een Just Culture-model of decision tool hebben opgenomen in hun boeken. Over de waarde van dit soort modellen/tools valt te discussiëren. Toch moeten deze modellen en tools, wanneer ze zijn opgenomen in de boeken, ook worden gebruikt. >>



leren
of
straffen



TUI heeft het FAiR model, KLC heeft de Just Culture decision tool waarmee je altijd bij de Reasonability-test uitkomt.

Ik nodig u uit om de casus uit dit artikel eens te bekijken aan de hand van het beslismodel in uw bedrijf. Geven deze modellen altijd een eenduidig antwoord?

MAGNA CARTA

Just Culture houdt niet op wanneer er een disciplinair traject volgt omdat je over de rode lijn bent gegaan. Je hebt dan recht op drie principes van rechtspraak die hun oorsprong vinden in de Magna Carta (1215 AD), die de Engelse leenmannen en de Kerk vrijwaarde van de overheersing door vorsten. Wanneer besloten wordt om op vergaande disciplinaire maatregelen over te gaan, dienen deze principes gehandhaafd te worden.

De meeste maatschappijen hebben Just Culture als onderdeel van hun ISMS

Deze principes komen uit het strafrecht:

- De beoordeling moet door een onafhankelijke beoordelaar worden gedaan.
- Deze moet genoeg kennis van de operatie hebben.
- Er moet een mogelijkheid zijn om in beroep te gaan.

In een bedrijf is niemand, ondanks de ongetwijfeld goede bedoelingen, onafhankelijk. Als vliegers twifelen of ze over de rode lijn zijn gegaan, kunnen ze altijd de VNV bellen voor advies. Tijdens kantooruren is het VNV-kantoor hiervoor bereikbaar, daarbuiten is er een incident/accident responslijn: 06 2210 1053.

Just Culture kent vele gezichten, kan er meer rechtgezet worden dan tot nu toe gedacht? Wordt vervolgd... <<

6.4.3 Reasonability test

This test must be used as part of the Just Culture decision tool. Note that this test should be executed by SPL/ZQ in concert with line managers that have in-depth knowledge of the process and organisation in which the event took place.

1. Substitution test

Would another person with the same competences act in the same way in the same circumstances?

Green (4):	Yes, many would
Yellow (2):	Some may, but the majority would not
Red (0):	No, nobody would act like that

2. Routine test – individual

Has this happened before to this individual?

Green (4):	No
Yellow (2):	Yes, but this was not addressed by the organisation
Red (0):	Yes, and the individual was already addressed about this by the organisation

3. Routine test – organisation

Has this happened before in our organisation?

Green (4):	Yes
Yellow (2):	Yes, but very infrequent
Red (0):	No, this has never happened in our organisation

4. Effectiveness test

What (safety) value will disciplinary measures have?

Green (4):	None, as the individual is not expected to do this again and takes a learning attitude and/or punishment will not be understood by a peer group.
Yellow (2):	Limited, as the individual is not expected to do this again and takes a learning attitude but a disciplinary action is needed to indicate to the organisation that this behavior is not acceptable.
Red (0):	Large, as the individual takes a negative attitude or lies and a disciplinary action is needed to indicate to the organisation that this behavior is not acceptable.

- Determine total score for all 4 questions;
- If the score is 8 or more, the issue must be solved through organisational improvements. A safety issue investigation should be started to ensure this;
- If the score is less than 8, a disciplinary investigation should be considered.

Referenties:

- Dekker, S. (2017), *Just Culture*, CRC Press.
- Dekker, S. (2014), *The field guide to understanding 'human error'*, CRC Press.
- Porter, J. (2016), *Justice as virtue*, Wm. B. Eerdmans Publishing Co.
- Reason, J. (2008), *The human contribution*, Taylor and Francis Ltd

De Europese verkiezingen

De verkiezingen voor het Europees Parlement vinden plaats van
donderdag 23 mei tot en met zondag 26 mei



Alleen in Nederland wordt
gestemd op donderdag 23 mei



21
landen

De meeste landen stemmen
op zondag 26 mei.

Elk land stemt op eigen vertegenwoordigers

De vertegenwoordiging is **degressief evenredig**

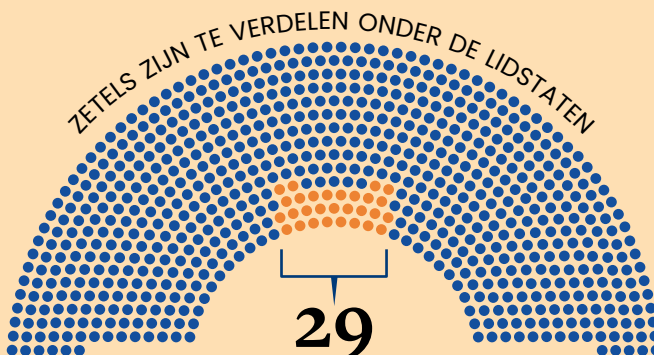
Een land met een grote bevolking
krijgt maximaal 96 zetels

Hierdoor wordt voorkomen dat een enkel land,
vanwege een grote bevolking,
het geheel kan gaan domineren

Een land met een klein bevolking
krijgt minimaal 6 zetels



705



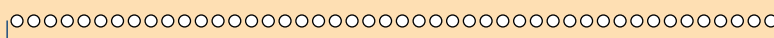
+3

Dat zijn drie zetels meer
dan Nederland nu heeft

Vanwege de Brexit
doet Groot-Brittannië
niet mee met de verkiezingen*

73

Britse zetels verdwijnen
na de Brexit



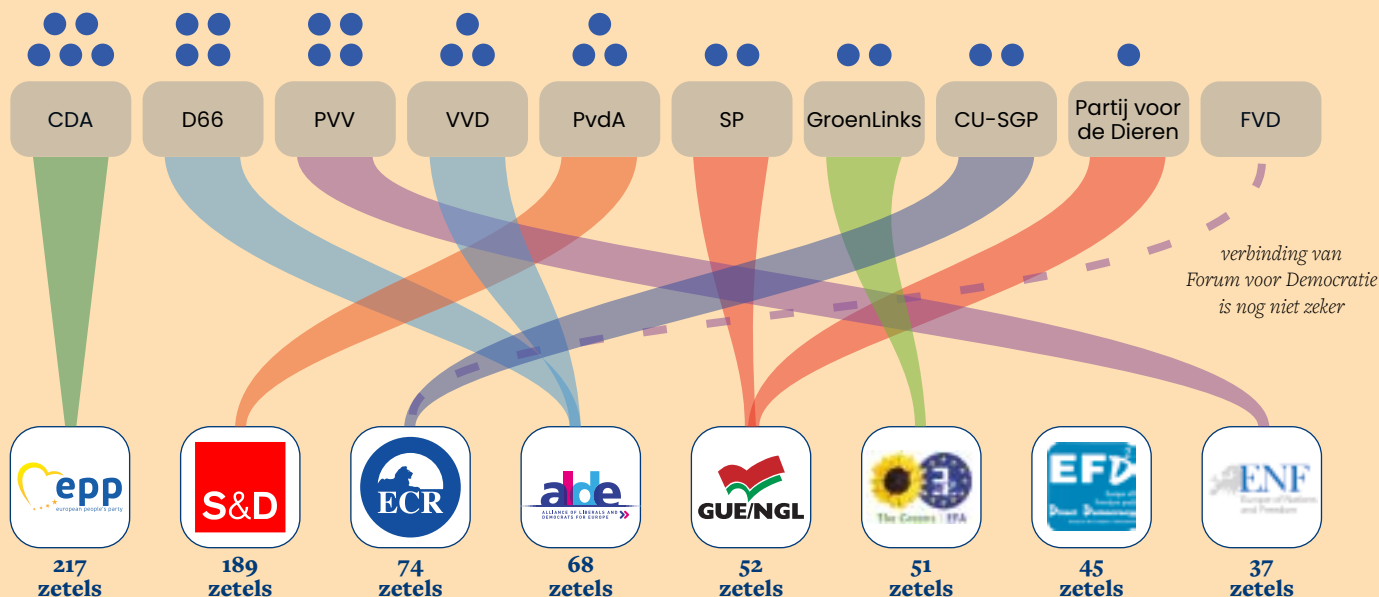
46 zetels blijven leeg



27 zetels worden herverdeeld

Nederland krijgt daardoor
drie extra zetels

In Nederland stemmen we op Nederlandse politieke partijen
De huidige samenstelling is als volgt:



De Nederlandse partijen worden meestal onderdeel van een Europese fractie

OP DIT MOMENT IS MEN IN BRUSSEL BEZIG MET VIER GROTE LUCHTVAARTONDERWERPEN



FAIR COMPETITION

Door het aanscherpen en moderniseren van
Verordening 868/2004
wil men Europese
luchtvaartmaatschappijen
beschermen tegen
oneerlijke concurrentie.



SOCIAL DUMPING

Op 1 maart 2019
presenteerde
Eurocommissaris Bulc de
**Aviation Strategy
for Europe**
hiermee wil de Europese
Commissie
schijnzelfstandigheid en
Pay-2-Fly tegengaan.



SINGLE EUROPEAN SKY

Al sinds 2000 probeert
men vanuit Brussel tot een
Gemeenschappelijk
Europees Luchtruim te
komen.
Tot op heden heeft dit
initiatief nog niet tot één
luchtruim geleid.



KLIMAAT

De EU heeft zichzelf
bindende klimaat- en
energiedoelstellingen
opgelegd.
De manier waarop nieuwe
regels geïmplementeerd
gaan worden kan grote
gevolgen hebben voor de
luchtvaartsector.

* Het is mogelijk dat Groot-Brittannië alsnog meedoet met de verkiezingen.

Wat dan de gevolgen zijn voor de verkiezingen was tijdens het maken van deze infographic nog niet bekend.



Presidentieel team 2019–2021

Tekst: Francis van Haaff, foto: Maarten van Haaff

De drie bestuursleden zijn al intensief bezig geweest in voorgaande besturen. Ze kennen elkaar goed en hebben bij elkaar aan een half woord genoeg. De samenwerking tussen de drie in dit presidentieel team gedijt bij elkaar uitdagen en elkaar aanvullen.

In tegenstelling tot het vorige PT (Presidentieel Team, red.) wordt deze nieuwe bestuursperiode niet voorafgegaan door een verkiezing waarbij twee teams tegenover elkaar staan. Er is dus een ander momentum bij het ingaan van deze bestuurstermijn. Dit nieuwe PT en bestuur hoeft geen campagne te voeren en hoeft geen nadruk te leggen op de verschillen.

DRIE-EENHEID

Dit PT wil de nadruk leggen op het vertrouwen dat het huidige beleid kreeg. Willem Schmid: “We willen natuurlijk de huidige zaken voortzetten op de manier waarop we deze goed hebben zien werken in de vorige periode. Daarmee geven we complimenten aan iedereen die de afgelopen

twee jaar heeft meegewerkt aan de behaalde successen.

We willen niet zaken anders doen om het anders doen. We gaan voortbouwen op wat er goed ging in de laatste jaren. We hebben aardig wat input gekregen op het huidige beleid. Daar gaan we mee door.”

De huidige statuten voorzien niet in een team met twee vicepresidenten. Daarom zal in formele zin het team bestaan uit president Schmid, vicepresident Stegers en bestuurslid vicepresident Verhagen. “Wij zullen het proces in gang zetten om de statuten aan te passen om structureel te voorzien in de mogelijkheid van een of meerdere vicepresidenten.”

PLAN

Een plan van dit bestuur is om verder voort te bouwen op de ingeslagen weg de VNV bestuurlijk expliciet te leiden langs de doelstellingen van onze vereniging. Hierin zal de VNV vanuit het PT samen met de rest van het DB begeleid en aangestuurd worden in een arbeidsvoorwaardelijke- en een beroepsinhoudelijke tak. Voorheen was de vicepresident binnen de VNV veelal eindverantwoordelijk voor de arbeidsvoorwaarden. Deze rol zal Camiel in het bestuur

op zich nemen. De andere beroepsinhoudelijke 'sectie' zal Ruud voor zijn rekening nemen.

Twee jaar geleden werd in de organisatie de verandering ingezet door alle arbeidsvoorwaardelijke afdelingen bij elkaar te zetten in een arbeidsvoorwaardelijke sectie. Dat de specialisten bij elkaar zitten, en de verschillende maatschappijen van elkaar kunnen leren, is heel goed bevallen. Vanuit het dagelijks bestuur wordt er meer beleidsmatig naar zaken gekeken; de echte inhoudelijke specialisten zitten dichterbij het vuur. En er moeten zo min mogelijk eilandjes ontstaan. Elke maatschappij-afdeling moet de steun krijgen die er gegeven kan worden. Het nieuwe PT wil hierop voortbouwen.

"In dit plan moet er meer kruisbestuiving plaatsvinden van verschillende afdelingen die dagelijks bezig zijn met de beroepsinhoudelijke onderwerpen binnen de VNV. De betrokken specialisten moeten hun ideeën aan elkaar kunnen slijpen en daarna samenwerken. Er ontstaat een bundeling van bestuurders, experts en uitvoerders die de beste uitkomst voor onze leden en ons beroep moet borgen."

"Als je het in een organogram ziet, ontstaat een logische tweedeling die in het PT bij elkaar gehouden wordt. De maatschappij-overstijgende gedachte van het huidige bestuur zit erin: niet bij elke maatschappij opnieuw het wiel uitvinden maar expertise en ervaring 'for all'. De diverse afdelingen en commissies moeten elkaar makkelijk kunnen bereiken. Geen eilandjes. Het is slimmer de krachten te bundelen."

UITDAGINGEN

Bij de Afdeling Arbeidsvoorwaarden (AVZ) liggen bij verschillende maatschappijen weer cao-rondes klaar. Bij de ene cao is gelijke behandeling ten opzichte van andere landen na te streven, bij de andere maatschappij wordt bijvoorbeeld

meer naar de loopbaan gekeken. "Alle maatschappijen hebben aandacht nodig. Het pensioendossier loopt landelijk maar kent bovendien bij elke maatschappij zijn specifieke aandacht. De communicatie en interactie met vliegers in deze trajecten heeft onze prioriteit."

AMBITIES

Naast de lopende zaken zal bijvoorbeeld de discussie over de Luchtvaart in Nederland een belangrijk debat worden. Welke plaats krijgt de luchtvaart ten opzichte van andere takken van vervoer? Hoe kan een verstandige balans gemaakt worden tussen groei op Schiphol en vanaf Lelystad? Hoe bundelen we de krachten ten behoeve van een fair en level speelveld in de luchtvaart? De VNV hoort daar een professioneel woord aan bij te kunnen dragen.

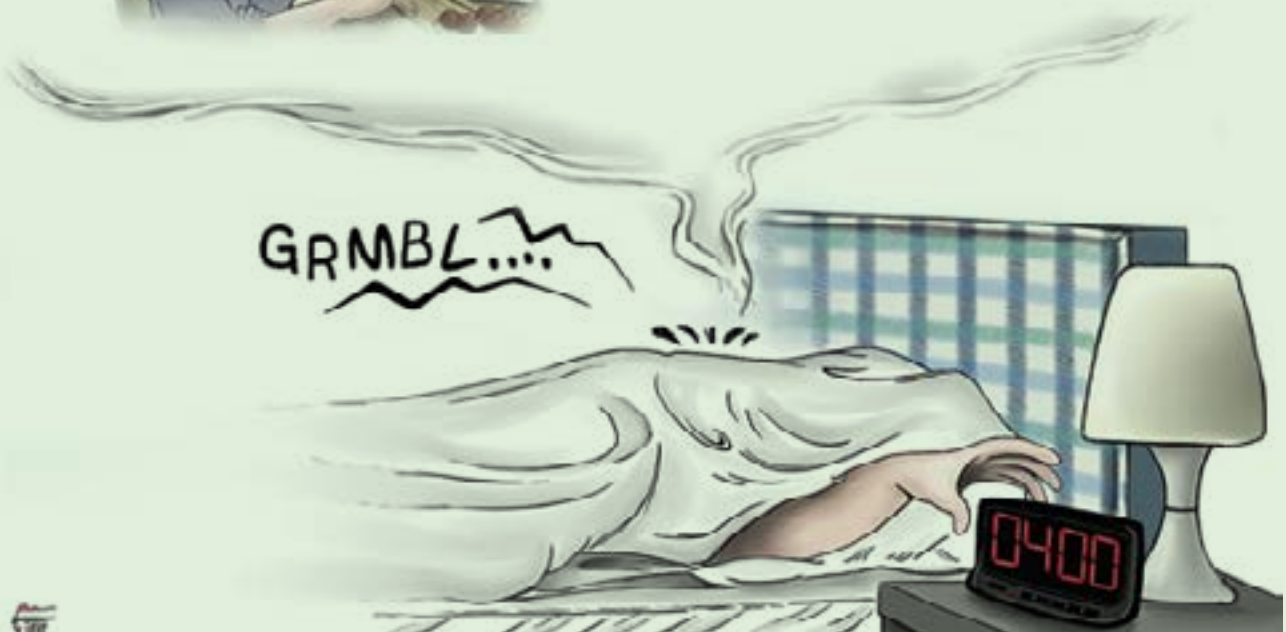
Na het ongeluk van Germanwings in 2015 is gebleken hoe belangrijk hulp van gelijkgestemden op het vlak van (psychologische, emotionele en sociale) hulp is. Peer-to-peer supportorganisaties krijgen terecht lof voor het helpen van vliegers in problemen. De sectie Beroepsinhoudelijke zaken (BIZ) neemt de taak op zich om dit op een goede manier voor Nederlandse vliegers in te richten.

In 2029 bestaat de VNV honderd jaar. We zouden nu al willen inzetten voor een gastheerschap van de IFALPA-conferentie in Nederland.

SOLIDARITEIT

"Waar we ons bewust van zijn is dat we moeten voortbouwen op de eenheid binnen de vereniging. Daar ontleen we al bijna 90 jaar onze kracht aan. We moeten zuinig zijn op onze onderlinge solidariteit. De VNV is de relevante vliegervereniging in Nederland waar vliegers zich professioneel in dienen te herkennen en persoonlijk gesteund moeten voelen."





Droombaan

Tekst: Marloes van Pareren, illustratie: Gert-Jan Vegter

Vanochtend werd ik wakker als ambtenaar. Nog even snoozen en daarna rustig opstaan.

Kopje koffie, croissantje, krantje. En als de meeste files opgelost zijn naar mijn werk. Geen stress van op tijd vertrekken, geen gehaast over Schiphol, alles op z'n tijd. Ach wat leuk, een oude bekende, nog maar een kopje koffie en even bijkletsen. Het is inmiddels halverwege de ochtend. Tijd om de handen uit de mouwen te steken.

Alle passagiers staan al netjes in een rij als we eraan komen wandelen. Zij moeten wel op tijd zijn, onze marges zijn wat breder. Heb je je ticket niet klaar om gescand te worden? Dan mag je weer achteraan aansluiten. Te grote handbagage mag je zelf naar de hold sjouwen. Leuker kunnen we het niet maken, makkelijker ook niet. Een klein uurtje na schema vertrekken we. Natuurlijk wordt er geklaagd, maar hé, daar is de klachtenlijn voor. Kost niet veel, 80 cent per minuut en een uurtje van je tijd. Gedwee drinken ze de rest van de vlucht hun kopje koffie of thee en eten hun broodje. Ze weten dat er voor iedere opgegeven stoel wel weer een andere klant staat

te wachten. En ach, wat is nou een uurtje op een heel mensenleven!

De kranten en tijdschriften liggen al voor ons klaar in de cockpit, vijf verschillende uitgaven; het is belangrijk dat we op de hoogte zijn van het leven om ons heen. We babbelen wat met elkaar en onze cabine, lezen een krantje, drinken nog een kopje koffie en laten onze hartslag niet boven de 65 komen. Rust is hier het toverwoord. Voor de lunch van vandaag geen droog broodje salami, maar een verse ciabatta met kaas, augurk en mosterd. De werkende mens moet goed gevoed worden.

Rust is hier het toverwoord

Na de landing werp ik onvermoed toch maar een blik op mijn horloge. Vrijdagmiddag 14 uur. Dat doet mijn hartslag toch wel even omhoog schieten. We moeten voortmaken jongens. Dadelijk missen we de vrijdagmiddagborrel. Het tempo wordt licht opgeschroefd en dit keer vertrekken we maar een half uurtje te laat. Maar op tijd voor de

borrel! Gratis bier, wijn en kaas met leverworst op een prikkertje. Voor iedereen. Het is dé plek voor de laatste roddels en achterklap. Gezelligheid kent geen tijd! Maar niet te lang hoor. Om 18 uur moet ik thuis zijn, dan staat het eten op tafel. Gehaktballen vanavond! En niet alleen dat om naar uit te kijken, maar aanstaande maandag is het ook nog nationale dag van de arbeid, en dat betekent een hele dag geen arbeid! Heerlijk al die feestdagen vrij. Weemoedig denk ik aan al die arme sloebers bij hun commerciële bedrijven die dag in, dag uit aan het werk zijn. Winst maakt meer kapot dan je lief is.

En zo eindig ik na een dag rustig werken weer in mijn eigen bed... en word ik wakker van de wekker die me vertelt dat het allemaal een droom was en we ondanks het aandeel dat de overheid genomen heeft in Air France-KLM nog steeds gewoon om 04.00 uur mogen opstaan voor een werkdag van tien uur.



Tjeerd Duursma VNV-president van 1983 tot 1989

We denken dat vliegen alleen u niet gaat bevredigen

In het jubileumjaar van de VNV gaan we op bezoek bij oud-presidenten. Hoe kijken ze terug op hun tijd bij de VNV, wat hebben ze geleerd en hoe kijken ze naar de toekomst. In deze editie een interview met Tjeerd Duursma. Over kievietseieren, mediatraining en 'meedenken'.

Tekst: Nick Vording | Foto's: Maarten van Haaff

U heeft zoveel gedaan tijdens uw carrière dat ik eigenlijk niet goed weet waar ik moet beginnen.

Ja. De aannamescommissie van de RLS waarschuwde mij daar al voor in 1957.

Wat zeiden ze dan?

Nou. Ze zagen mijn eindexamenlijst van de HBS en toen zeiden ze: “We denken dat vliegen alleen u niet gaat bevredigen.”

Daar hebben ze wel gelijk in gekregen. Waarom wilde u dan toch zo graag vliegen?

Mijn vader en ik hielden van zoeken naar kievietseieren. Dat deden we vaak. Ook tijdens de oorlog. En terwijl we door de Friese weilanden liepen zag ik af en toe vliegtuigen overkomen. Gevechtsvliegtuigen, die in de verte op vrachtwagens schoten of een bommetje lieten vallen.

Ik was acht en had de naïeve gedachte dat die mannen daarboven lekker in het zonnetje zaten te genieten. Geen last van alle ellende. Hoe kun je je vergissen. Want ze werden als rijpe pruimen uit de lucht geschoten.

Jaren later vloog ik eens met een gezagvoerder en ik klaagde een beetje over mijn situatie. Ik moest lang wachten voordat ik zelf mocht vliegen. Hij had daarentegen geluk gehad, vond ik. In de oorlog een gratis opleiding van de RAF, na de oorlog binnen een half jaar gezagvoerder bij KLM, en dat dan blijven tot je pensioen.

Hij zei toen: “Ik heb nog meer geluk gehad dan je denkt. Want van de 21 vliegers in mijn RAF-klas ben ik de enige die de oorlog overleefd heeft.”

Kijk. Dan sta je wel weer even met beide benen op de grond.

Waarom moest u lang wachten?

Begin jaren 60 was er een periode met overtolligheid. Ik werd daarom eerst navigator bij KLM. Toen dacht ik ook dat het misschien wel leuk zou zijn om er iets bij te doen. Dat werd een studie Economie. Ik heb daarna zelfs nog twee jaar lesgegeven in statistiek. Iemand iets uitleggen heb ik altijd leuk gevonden.

Heeft u dan ook instructie gegeven bij KLM?

Nee. Want ik was geen geboren vlieger. Voor instructie had ik eigenlijk te weinig zelfvertrouwen.

Iemand iets uitleggen heb ik altijd leuk gevonden

Ik had niet ‘het kontje’, zoals ze het noemen. Ik moest het met mijn verstand voor elkaar krijgen. Goed voorbereiden en weten wat je aan het doen bent.

Doet u uzelf nu niet tekort?

Haha. Misschien een beetje.

Mijn chef-vlieger op de DC-9 zei altijd: Je hebt vliegers die zijn zo goed dat, wanneer ze een grote CB binnenvliegen, ze van links naar rechts gaan, over de kop zelfs, en er toch altijd weer keurig recht uitkomen. Maar, zei hij, je hebt nog betere vliegers. En die vliegen eromheen.

En u was natuurlijk die tweede categorie. Rustig en veilig eromheen. Klopt.

Voor mijn copiloten was ik ook wel soepel, geloof ik. Ze mochten het altijd leren, zolang het maar veilig was. Ooit vlogen we met de DC-9 uit Milaan terug. En ik denk op een gegeven moment ‘we moeten nu toch wel een keer gaan zakken’. Maar die copiloot doet niets. Geen descent checklist of iets dergelijks.

Dus ik geef een hint van ‘het is nog zoveel mijl naar OA’.

Niets.

(Lachend) Uiteindelijk zaten we op 10.000 voet boven OA!

Maar ja, dat is niet gevaarlijk. Ik liet hem gewoon zijn gang gaan. Als oefening.

Deed u dat ook als VNV-president? Mensen hun gang laten gaan?

Ja. Als ik vertrouwen in iemand had wel. In Nick Dekker, mijn derde vicepresident, had ik bijvoorbeeld een grenzeloos vertrouwen. Dan belde ik niet tijdens mijn vakantie, want ik wist dat het goed ging.

Hoe bent u eigenlijk president geworden?

Het was rond kerst 1982. Ik werd gebeld met de mededeling: “We zitten hier met een man of tien een borreltje te drinken, en wij vinden dat jij president moet worden.”

Toen heb ik niet onmiddellijk nee gezegd. En een paar dagen later kun je dan eigenlijk niet meer terug. >>

U bent drie periodes president geweest, maar telkens met een andere vicepresident. Meestal blijft een team toch bij elkaar?

De eerste periode was met Rick Driessen. Maar hij zei al meteen dat hij het maar twee jaar wilde doen.

Daarom ging ik de tweede periode verder met Wim van Beek. Die was in de eerste periode penningmeester.

En de laatste periode was mijn eigen schuld. Want ik was niet meteen duidelijk of ik wel voor een derde termijn wilde opgaan. Wim van Beek wilde wel door en stelde zich beschikbaar in een ander team. Ik moest daarom op zoek naar een nieuwe vicepresident. Dat is Nick Dekker geworden.

U heeft zich altijd ingezet voor onze pensioenen.

Het pensioen heeft altijd mijn grote belangstelling gehad. Want de actieve vliegers kunnen zichzelf wel redden, maar een afgekeurde vlieger, weduwe of gepensioneerde vlieger kan dat niet. Die hebben geen macht meer. En dat trok mij aan.

Waar u ongewild mee te maken kreeg waren kapingen.

Ja. Toen was Yasser Arafat zeer actief. Daar heb ik echt slapeloze nachten van gehad. Dan stelde ik me voor hoe dat was. Hoe die vliegers daar in de gekaapte vliegtuigen zaten. Hoe ze om moesten gaan met die verschrikkelijke situatie.

Toen kwam u als president ook veel in de media.

Ja. Dat deed ik niet met tegenzin, maar het was ook niet mijn hobby.

Ik vind dat als er iets namens de vereniging gezegd moet worden, de president het zelf moet doen.

Tegenwoordig gaat dat met media-training, maar daar heb ik nooit iets in gezien. Je moet gewoon zeggen wat je denkt en ik geloof dat de boodschap dan wel overkomt. Ooit vroegen mij in het journaal vanwege een kaping. Na afloop liep ik door de redactieruimte en hoorde ik Noraly Beyer (nieuwslezer, red.) tegen een collega zeggen: "Eindelijk een eerlijke vent in het journaal."

Ik vind dat als er iets namens de vereniging gezegd moet worden, de president het zelf moet doen

Maar misschien was het wel beter gegaan met mediatraining.

Er zijn ook wel eens Kamervragen over u gesteld.

Serieus? Had ik iets gezegd?

Volgens de krant dat chartermaatschappijen onveiliger waren dan commerciële maatschappijen.

Oh ja! Toen had ik ruzie met Martin Schröder. Hij wilde per se de oceaan over met twee vliegers. Uit kostenoverweging. Ik was van mening dat het veiliger was met drie vliegers.

Dat heeft hij me toen erg kwalijk genomen. Zelfs zo erg dat op oudjaarsavond, om een uur of tien, opeens de bel ging en een koerier voor de deur stond. Hij overhandigde me een persoonlijke brief van Schröder waarin stond dat als ik niet meteen zou ophouden met dat gezeik over de twee vliegers, hij me persoonlijk aansprakelijk zou stellen voor eventuele schade aan het bedrijf.

Maar dat was een denkfout van hem. Hij kon me als president van de VNV aansprakelijk stellen. Maar niet als privépersoon.

De Kamervragen stelden ook eigenlijk niets voor. Alleen of de minister op de hoogte was van uw uitspraken.

Haha. Dat moest ze natuurlijk doen in opdracht van Schröder.

Gebeurde dat vaker? Dat men via een omweg druk uitoefende op u?

Zeker. Met het gereduceerd vliegen (deeltijdvliegen, red.) bijvoorbeeld. Dat wilde KLM absoluut niet. Dat is achter de helsdeuren weggesleept.

Op een gegeven moment hebben we een situatie weten te creëren dat wij dit konden krijgen van KLM. Maar daarna hebben ze op mijn bestuursleden druk uitgeoefend om het weer ongedaan te maken.

Ik werd toen ter verantwoording geroepen door enkele VNV-bestuursleden. Dat dit onderwerp een negatieve invloed had op andere onderwerpen tijdens het overleg.

Maar ik heb niet toegegeven. De tijd was er rijp voor. Dat was een van mijn mooiste resultaten.

Maar zo maakte u geen vrienden bij KLM. Had u geen ambitie om ooit over te stappen naar het bedrijf?

Nee. Die deur had ik sowieso al meerdere keren dichtgegooid.

Je moet je best doen op het moment dat je verantwoordelijkheid neemt

Toen ik net president was nodigde iemand uit de top van KLM mij uit voor een uitgebreide lunch. Gewoon om even te praten en kennis te maken.

Bij het toetje vroeg hij, een beetje geheimzinnig, wat mijn plannen waren na het presidentschap.

Ik zei toen dat ik geen verdere ambitie had.

Waarom vroeg hij dat toen?

Hij wilde een beetje mijn ego strelen. En mij het idee geven dat als ik als VNV-president zou 'meedenken' met KLM er daarna een mooi baantje voor mij zou zijn.

Hij wekte de suggestie dat dat in het verleden wel eens gebeurd was.

Maar na uw presidentschap ging u al snel met pensioen.

Ja. En toen ben ik ook overal mee gestopt. Geen commissies of andere functies. Als erevoorzitter van de

VNV-pensioencommissie mocht ik gevraagd en ongevraagd advies geven.

Maar dat heb ik nooit gedaan. Dan word je zo'n orakel. Dat is voor mij een schrikbeeld.

Je moet je best doen op het moment dat je de verantwoordelijkheid neemt. Wanneer je stopt moet je afstand nemen, en je er niet meer mee bemoeien. <<



Tjeerd Duursma

is in 1959 begonnen bij KLM. Vanwege overtolligheid eerst als navigator, maar heeft na een paar jaar zijn geplande vliegercarrière kunnen voortzetten.

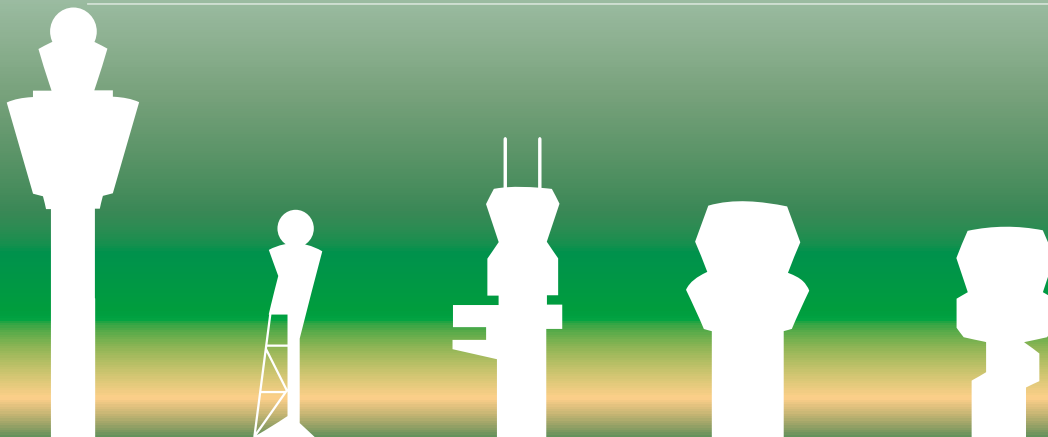
Meteen na zijn aanname bij KLM werd hij ledenraadslid bij de VNV. Van 1960 tot en met 1966 heeft hij daar de belangen van de 'second officers' verdedigd. Hij viel op bij het VNV-bestuur en werd in 1967 bestuurslid

onder president Van Ommen.

Van 1973 tot 1975 was hij vicepresident onder Van der Stroom. In 1976 werd Duursma voorzitter van de pensioencommissie. Een belangrijke taak, omdat men in die tijd te maken kreeg met grote wettelijke veranderingen.

Van 1983 tot 1989 is Tjeerd Duursma drie termijnen VNV-president geweest. Een tijd waarin de luchtvaart te maken kreeg met kapingen, overtolligheid bij Transavia en een arbeidsconflict bij Martinair.

In 1991 ging Duursma met pensioen als gezagvoerder DC-10.



TWO WAY COMMUNICATION

LEVELRESTRICTIES – NUT EN NOODZAAK

Op onze SID-kaarten zijn levelrestricties vaak niet in een oogopslag heel duidelijk. Om sommige restricties te ontdekken moeten we de SID continuation-kaarten bekijken. Vaak zal het geen probleem zijn te voldoen aan de vereisten, maar soms ook wel. Is het belangrijk om aan de luchtverkeersleiding te melden wanneer dit niet mogelijk is? En waarom bestaan deze restricties überhaupt? Renee Pauptit legt het uit.

Tekst: Mark Duijker

Waar komen de levelrestricties vandaan?

De levelrestricties op de SID's en routes hebben verschillende oorzaken. Op Jeppesen Amsterdam SID-kaarten staan een of twee restricties gepubliceerd; overhead SPL 3000' of hoger, en bij ANDIK en IVLUT op of boven FLO60. De ervaring leert dat deze restricties geen probleem zijn, in de Lido-kaarten zijn deze restricties niet eens meer terug te vinden. Door ANDIK en IVLUT op of boven FLO60 te passeren, wordt vrijgebleven van het klasse E luchtruim van DutchMil. Ditzelfde geldt voor de restricties die we tegen-

komen bij bijvoorbeeld LOPIK, BERGI en KEKIX.

Lastigere levels

Dichter bij onze oostelijke en zuidelijke landsgrenzen komen we meer restricties tegen. Het zijn deze restricties die in de praktijk niet altijd gehaald worden, terwijl deze ook de meeste problemen opleveren wanneer er niet aan voldaan wordt. Het gaat dan onder andere om VELED, AGISU en AMOSU, die op of boven FL250 gepasseerd dienen te worden.

In deze rubriek geven we antwoord op veelvoorkomende vragen en misverstanden tussen vliegers en luchtverkeersleiders. Elke editie komt een ander onderwerp aan bod en geeft Renee Pauptit, verkeersleider bij het Area Control Center, het antwoord of legt de kwestie voor aan een van de LVNL-collega's.

Waarom is het belangrijk te melden als een flightlevel niet gehaald kan worden?

Zodra een vlucht oproept bij Delivery, wordt deze geactiveerd in het systeem van de luchtverkeersleiding en wordt er door de planner Area Control Centre (ACC) een zogenaamd Exit Flightlevel (XFL) toegewezen. Hierdoor wordt de informatievoorziening gestart en gaat het vluchtplan naar de volgende sector. Wanneer de ACC planner XFL250 invoert, en er dus vanuit gaat dat alle restricties bij de grenzen gehaald worden, krijgt alleen Eurocontrol de gegevens. De vlucht blijft bij ondergelegen luchtverkeersleidingscentra (Langen/Brussel) onbekend. Mocht tijdens de klim blijken dat de restricties aan de grens niet gehaald kunnen worden, dan moet gebeld worden met deze centra om hen hiervan op de hoogte te stellen.

Wat is het gevaar?

In beide gebieden lopen er langs onze landsgrenzen routes waar regelmatig verkeer vliegt op FL240. Als er niet tijdig aan de luchtverkeersleiding gemeld wordt dat de restrictie niet gehaald kan worden, is het lastig om dit door te geven aan de naastgelegen centra. Tijdig bellen is noodzakelijk om afspraken met naastgelegen centra te maken en separatie met dit voor het ACC onbekende verkeer te kunnen

garanderen. Wanneer er geen melding gemaakt is van een langzaam klimmende vlucht, is er dus eigenlijk sprake van een inbreuk in hun luchtruim.

Praktijk en gevolg

In de praktijk wordt vaak uitgegaan van de gemiddelde klimperformance om te bepalen of een restrictie gehaald wordt voordat het verkeer wordt overdragen. Indien nodig wordt een rate of climb tot FL250/260 vereist. Bijna altijd zijn de verkeersleiders op de hoogte van de vluchten die moeite hebben met het halen van de restricties. Op de routes naar het zuiden wordt dan bijvoorbeeld een lager XFL door het ACC toegekend waardoor de vlucht eerst nog door Brussel afgehandeld wordt. Helaas voldoet de realiteit niet altijd aan de verwachtingen en is het monitoren van de klimperformance tijd en aandacht rovend, wat zeker op drukke momenten niet wenselijk is. Het melden van het (mogelijk) niet halen van een levelrestrictie blijft dus erg belangrijk.



Under pressure

winstgevend vliegen in Europa

Tekst: Tim Berger

Wie Europese luchtvaart zegt, zegt lagekostenmaatschappijen. Sinds de openstelling van het Europese luchtruim door de EU zijn ze niet alleen als paddenstoelen uit de grond geschoten, ze vervoeren ondertussen meer dan de helft van alle passagiers binnen Europa. Lage kosten hoeft echter niet lage opbrengsten te betekenen, kijk maar naar de resultaten van Ryanair of easyJet. Maar deze succesverhalen zijn toch eerder uitzondering dan regel.

Afgelopen maanden alleen al staakten bijvoorbeeld Germania, WOW Air en Primera Air alle activiteiten vanwege financiële moeilijkheden. Het Britse FlyBe is naartoe op zoek naar een overnemer en de luchtvaarttak van Thomas Cook staat te koop omdat deze niet winstgevend genoeg is. Hadden deze bedrijven simpelweg een slecht zakenmodel of is er meer aan de hand?

Germania was een bekend gezicht op vele Duitse luchthavens. De laatste jaren opereerde het bedrijf meer en meer als echte prijsvechter, met veel routes naar typische vakantiebestemmingen, zoals de Canarische Eilanden en het Middellands Zeegebied. Daarnaast probeerde ze ook geïmmigreerde Duitsers uit onder andere Turkije, Kosovo en Armenië een eenvoudige manier te bieden om achterge-

bleven familie en vrienden te bezoeken.

De Duitse markt is echter lastig voor relatief kleine spelers als Germania. Grotere multinationals, zoals Lufthansa en haar dochterbedrijven, plukken veel meer de vruchten van opgeschaalde operaties. Om hier tegenop te kunnen worden nieuwe Airbus A320 NEO's besteld, maar in januari 2019 kondigde de maatschappij aan niet meer in staat te zijn de lopende kosten te kunnen betalen en landde de laatste vlucht. De zoektocht naar nieuw kapitaal voor een doorstart is nog steeds bezig.

SPOTPRIJS

Het concept achter het IJslandse WOW Air leek simpel maar geniaal: Goedkoop mensen van Europa naar Amerika

vliegen via de strategisch gelegen thuisbasis in Keflavik. Het bedrijf deed vele wenkbrauwen fronsen toen het tickets van € 160 voor een enkeltje London-New York aan ging bieden. Met de tijdrovende overstap in IJsland leek de maatschappij zich vooral op een jonger publiek te richten dat droomde van een goedkope citytrip naar de Verenigde Staten, aangezien zakenreizigers die kostbare tijd vaak niet kunnen missen. Het idee was dat je tijdens je overstap kort IJsland kon bezoeken.

De critici kregen gelijk. WOW flirtte eerder dit jaar nog met een overname door rivaal en landgenoot Icelandair, maar de deal kwam niet rond. Na een wanhopige poging tot herstructurering, waarbij toestellen werden teruggestuurd naar de leasemaatschappij om kosten te besparen, moest de airline haar activiteiten staken.

GROEIPIJNEN

Ook de situatie van Norwegian is interessant. Oorspronkelijk was dit een regionale airline die zich vooral toelegde op routes binnen Scandinavië. Vanaf 2002 veranderde dit, toen het bedrijf werd omgevormd tot prijsvechter onder leiding van CEO Bjørn Kjos. Er werd agressief uitgebreid en over heel Europa werden basissen geopend. Momenteel beschikken ze over een vloot van 170 toestellen, die opereren onder verschillende vlieglicenties of AOC's. De kenmerkende rode neus is zelfs in Argentinië terug te vinden.

Dit verhaal gaat echter ook gepaard met de nodige groei-pijnen. In 2018 werd fors verlies gemaakt, wat volgens de maatschappij te wijten valt aan hoge brandstofprijzen en aan problemen met de Rolls Royce-motoren van hun Boeing 787's. Door deze motorproblemen moesten veel vluchten worden uitgevoerd door een leasemaatschappij, wat meer kost. Nu dit grotendeels is opgelost, krijgen ze te maken met de Boeing 737 MAX die aan de grond wordt gehouden. Een ambitieus programma moet de maatschappij weer groene cijfers laten schrijven. Komende tijd worden basissen gesloten, kosten bespaard en wordt er minder gegroeid. Ook een overname valt niet uit te sluiten, de Lufthansa-groep werd vorig jaar nadrukkelijk gelinkt aan een bod op Norwegian.

DE SLEUTEL

De voorbeelden zijn een greep uit het aanbod van Europese maatschappijen in moeilijkheden. Toch betekent dit niet dat het lagekostenmodel niet kan werken. Reuzen als easy-

Jet en Ryanair schrijven al jaren groene cijfers, Transavia doet het binnen Air France-KLM uitstekend en Lufthansa heeft met Eurowings een rendabele lowcost-dochter. Ook Norwegian heeft winstgevendende takken. Wat is dan de sleutel om het hoofd boven water te kunnen houden in Europa?

Samenwerking of consolidatie lijkt belangrijker dan ooit. Grotere maatschappijen profiteren meer van schaalvoordelen, en hebben dus lagere kosten per productie-eenheid. Het spreekt voor zich dat vliegtuigfabrikanten forsere kortingen toekennen aan een bedrijf dat honderd toestellen wil kopen dan aan een kleinere speler met interesse in tien nieuwe kisten. Dit is niet alleen bij de aankoop van nieuwe vliegtuigen zo.

Op de Europese markt is tegenwoordig ook teveel capaciteit, met andere woorden, teveel maatschappijen die teveel routes vliegen. Dit drukt de prijs die je kunt vragen voor een ticket en dus de winstgevendheid. Michael O'Leary van Ryanair voorspelde eerder nog dat de huidige situatie blijft doorgaan tot de niet-winstgevendende spelers kopje onder gaan. Hoewel hij niet verlegen zit om een krasse uitspraak, zit hier een kern van waarheid in. 2019 zal voor sommige bedrijven het jaar van die waarheid worden.

Maatschappij	Sinds	Faillissement
WOW Air	2012	Maart 2019
Germania	1978	Februari 2019
Flybmi	1987	Februari 2019
Insel Air	2006	Februari 2019
California Pacific	2018	Januari 2019
PrivatAir	1977	December 2018
Small Planet	2008	November 2018
Cobalt	2016	Oktober 2018
Primera Air	2009	Oktober 2018
Cello	2009	Oktober 2018
Shaheen	1994	Oktober 2018
Azur Air	2017	September 2018
Wataniya Airways	2017	September 2018
SkyWork	1983	Augustus 2018
VLM	1992	Augustus 2018
OneJet	2015	Augustus 2018
NextJet	2002	Mei 2018
Aserca	1968	Mei 2018
Saratov Airlines	1931	Mei 2018
Air Arabia Jordan	2015	April 2018
SBA Airlines	1997	April 2018



Norilsk Alykel

Luchthaven in het poolgebied

Tekst: Pim Lamers

Veel afgelegen vliegvelden liggen op eilanden, ver van de bewoonde wereld. Het Russische Norilsk ligt helemaal niet op een eiland, maar heeft toch veel overeenkomsten met een afgelegen eiland.

Norilsk werd rond 1930 gesticht in opdracht van de Sovjetleider Stalin. In het extreem ontoegankelijke poolgebied in Noord-Siberië bleek 's werelds grootste afzetting van nikkel, koper en palladiumerts te vinden. Ook afzettingen van platina en kobalt zijn aanwezig alsmede steenkool. Dit laatste maakte verwerking van de erts ter plekke mogelijk.

Het gevangenenkamp Norillag werd hier gevestigd, waar dwangarbeiders de industrie en infrastructuur voor

de productie van de kostbare metalen moesten bouwen. De enige toegang was via de rivier de Jenisej, een van Ruslands grote rivieren, maar alleen in de zomer ijsvrij. De omstandigheden waren onmenselijk. Met name in de Tweede Wereldoorlog kwamen tienduizenden dwangarbeiders om door honger en ontberingen. De gewonnen metalen hielden de Russische oorlogsindustrie overeind. In het begin van de jaren vijftig bereikte Norillag zijn grootste omvang als kamp. Er was zelfs een spoorlijn naar Moskou in aanbouw, waarvoor in Norillag een groot treinstation was gebouwd. Na de dood van Stalin in 1953 werd Norillag grotendeels gesloten als gevangenenkamp en het complex werd een officiële stad genaamd Norilsk. De bouw van de spoorlijn werd gestaakt,

nadat vele dwangarbeiders omgekomen waren in de ijskoude toendra bij het aanleggen van 700 uiteindelijk nutteloze kilometers spoor.

Er was zelfs een spoorlijn naar Moskou in aanbouw

Zo bleef Norilsk een soort eiland boven de poolcirkel, alleen zomers per boot bereikbaar over de Jenisej. De metalen werden afgevoerd over de Jenisej, noordwaarts over zee naar Moermansk, zuidwaarts naar Krasnojarsk aan de Trans-Siberische spoorlijn.



Foto: Wikimedia

Norilsk is 's werelds noordelijkst gelegen stad met meer dan 100.000 inwoners. Het inwonertal van de regio varieert met de seizoenen, maar ligt rond de 200.000. Buitenlanders moeten speciale toestemming hebben om de stad te bezoeken vanwege haar militair-industriële belang.

Door de zware industrie is Norilsk de stad met de ernstigste luchtverontreiniging van heel Rusland.

Een spoorlijn verbindt Norilsk met havenstad Dudinka aan de Jenisej, de enige toegangspoort over water.

Uiteraard werd het nut van luchtverkeer in zo'n afgelegen regio al snel gezien. In 1964 werd de luchthaven Alykel opgeleverd, gelegen tussen Norilsk en Dudinka. De Sovjet

luchtmacht was de eerste gebruiker en stationeerde hier bommenwerpers en verkenningsvliegtuigen om over de pool Noord-Amerika te kunnen bestrijken. De staatsluchtvaartmaatschappij Aeroflot voerde civiele vluchten uit vanaf het vliegveld.

Om werken in Norilsk aantrekkelijk te maken kregen de inwoners veel privileges boven andere Sovjetburgers, waaronder 90 dagen vakantie per jaar aan de Zwarte Zee. Er was dus veel vliegverkeer op Norilsk en het vliegveld kreeg zelfs een aansluiting op de spoorlijn, zodat snel passagiersvervoer naar de stadscentra mogelijk was. Het pooleiland was nu het hele jaar door bereikbaar. Dit waren de hoogtijdagen van de luchthaven.

Na de val van de Sovjet-Unie raakte ook de regio in verval, zelfs tot het punt dat het vliegveld bijna gesloten moest worden. Nadat bij het treinverkeer de bovenleiding kapot ging konden de elektrische treinen naar de steden niet meer rijden en was de bereikbaarheid 's winters ronduit slecht.

De treinen zijn niet teruggekomen, maar de luchthaven werd vanaf 2001 opgeknapt en handelt weer volop militaire en civiele vluchten binnen Rusland af.

En ondanks het gesloten karakter van de regio is dit afgelegen veld als enige in de wijde omtrek beschikbaar als veilige uitwijkhaven voor intercontinentale vluchten in nood.

Europese verkiezingen

Tekst: Pim Lamers

Op 23 mei zijn in Nederland de verkiezingen voor het Europees Parlement. Aangezien Europese besluitvorming en regelgeving in de luchtvaartwereld zeer belangrijk zijn geworden, is het voor vliegers interessant om te weten wat hun uitgebrachte stem op luchtvaartgebied kan betekenen. Welke partij of welke kandidaat doet het meest voor onze beroepsgroep?

In Nederland stemmen we op onze eigen vertrouwde partijen, die een kandidatenlijst hebben voor hun Europese fractie. Als de Brexit doorgaat, dan heeft Nederland 29 van de 705 zetels in het Europees Parlement. De andere zetels worden door andere landen en hun bijbehorende politieke partijen gevuld na de verkiezingen. De Nederlandse stem is dus relatief klein.

Veel Nederlandse partijen zitten in een gezamenlijke Europese fractie omdat dat meer invloed en voordelen geeft. Hierdoor zitten bijvoorbeeld D66 en de VVD in dezelfde Europese fractie met de naam ALDE. Ook de ChristenUnie en SGP zitten samen in de ECR-fractie, waar ook FvD bij wil aansluiten tegen de zin van ChristenUnie in.

Betekent dan dat een stem op bijvoorbeeld D66 ook een stem op de VVD is? Ze zitten immers in dezelfde Europese fractie. En die fracties bekijkend, is een stem op het CDA dan ook een stem op het Hongaarse Fidesz van Victor Orban en zijn ideeën? Om nog maar te zwijgen over de soms zeer extreme ideeën die leven bij de bonte fractiegenoten van de PVV in de ENF-fractie.

WERKWIJZE EUROPEES PARLEMENT

VNV-woordvoerder Joost van Doesburg heeft vijf jaar als EU-lobbyist in Brussel gewerkt. Hij kent het Europees Parlement en zijn werkwijze als geen ander en legt uit dat de Europese fracties nauwelijks als gezamenlijke fractie werken. Ze bieden de aangesloten leden voordelen, maar de erbij aangesloten partijen werken zelfstandig in het parlement en de leden handelen over het algemeen in wat ze in het belang van hun eigen land zien. Ze stemmen individueel, naar eigen goeddunken voor of tegen voorstellen in het parlement.

De Europese Commissie bedenkt juist nieuwe voorstellen

De grote vraag is dus welke kandidaat het meest in het belang van de Nederlandse luchtvaart handelt. Helaas blijkt dit geen makkelijke vraag. Joost legt uit dat het Europees Parlement anders werkt dan een nationaal parlement. Het Europees Parlement is geen echte wetgevende macht. De Europese Commissie bedenkt juist nieuwe voorstellen. Hierna gaan zowel het Europees Parlement als de Raad van Ministers afzonderlijk van elkaar aan de slag met deze voorstellen. De Raad van Ministers wordt gevormd door de ministers van de EU-landen in wiens vakgebied dit valt.

Hierna zijn er dus drie verschillende voorstellen. Deze worden in een tripartiteoverleg tussen de ministers, Europees Parlementsleden en de Eurocommissaris uitonderhandeld tot een compromis. >>





De grootste Europese fractie in het huidige parlement. Het CDA maakt hier deel van uit. De andere aangesloten partijen zijn ook brede volkspartijen en vaak christendemocraten. Het controversiële Hongaarse Fidesz van Victor Orban ook, al hebben de andere partijen daar steeds meer moeite mee.

In haar visie op luchtvaart heeft de EVP vooral aandacht voor het invoeren en stimuleren van nieuwe technologie. Ook de Single European Sky moet vorm krijgen.



Samen met een Italiaanse partij vormt de PES ook de S&D-fractie. De PvdA hoort hiertoe. De overige partijen zijn min of meer klassieke sociaaldemocratische partijen. In de visie van de PES op luchtvaart gaat het voornamelijk over het milieu en het verminderen van emissies.



De liberalen van Europa. VVD en D66 horen hierbij. De overige partijen zijn meestal klassiek liberale partijen.

De visie op luchtvaart gaat onder andere over het tegengaan van oneerlijke concurrentie, al moet de luchtvaartmarkt ook vooral liberaal blijven.



De conservatieven, waarvan de ChristenUnie en SGP deel uitmaken, en FvD wil er ook bij. Dit laatste tot onvrede van de ChristenUnie. De overige partijen zijn een bonte verzameling klassieke conservatieven en traditioneel christelijke partijen. Het Duitse AfD werd de fractie uitgezet omdat diens denkbeelden te extreem werden gevonden. De Britse conservatieven vormen een belangrijk deel van de fractie, die onder voorbehoud van afronding van de Brexit zal verdwijnen.

De ECR vindt banen bij Airbus belangrijker dan fair competition. Als de ME3 de orderboeken maar vullen mogen ze hun gang blijven gaan.



De nationalistenvan, waaronder de PVV. De overige partijen zijn een zeer bont gezelschap van nationalistenvan en ronduit extreemrechtse partijen. Veel van deze partijen zijn overigens tegen de Europese Unie, terwijl ze toch echt in het parlement van de Unie zitten. Het ENF lijkt geen visie op de Europese luchtvaart uit te dragen.



De kleinste fractie in het huidige parlement. Fractie van milieupartijen, waaronder GroenLinks. De overige partijen zijn vergelijkbare groene partijen. De Groenen willen graag unfair competition aanpakken. Verder wordt de luchtvaart voornamelijk als slecht voor het klimaat gezien.



Groenen en overig links. Ook de SP en Partij van de Dieren zijn aangesloten. De overige partijen zijn vooral groene en rode partijen, maar ook klassieke communisten en juist nieuw links. De GUE/NGL wil social dumping tegengaan en opkomen voor de rechten van passagiers. Verder moeten de emissies van de luchtvaart aangepakt worden.



Hierna mag het Europese Parlement er pas over stemmen. Vaak zijn dit zwakke compromissen. Het parlement heeft dus relatief beperkt invloed op het Europese beleid. Slechts enkele parlementariërs zitten daadwerkelijk aan de onderhandelingsstafel bij het tripartiteoverleg.

EUROCOMMISSARIS TRANSPORT

Veel belangrijker is dus wie de Eurocommissaris is en of die met goede voorstellen komt. Maar hier hebben de Europese burgers nauwelijks invloed op. Elk van de 27 lidstaten krijgt een Eurocommissaris. De landen verdelen de posten onderling. De grootste landen krijgen de belangrijkste vakgebieden voor hun commissaris.

Welke partij of kandidaat is de beste keuze voor de Europese verkiezingen

Vakgebied transport, waar de luchtvaart onder valt, is niet een van de grootse vakgebieden en gaat dus naar een kleiner land. In de periode die nu afloopt was dit Slovenië. Huidig Eurocommissaris Bulc was niet eens de beoogde kandidaat, maar werd als politiek compromis benoemd. Haar kennis op luchtvaartgebied was beperkt en sterk gekleurd door de situatie in Slovenië.

Op het gebied van fair competition zag ze bijvoorbeeld weinig problemen. In Slovenië worden de ME3 en Ryanair niet als bedreiging gezien, want de Sloveense werkgelegenheid wordt hierdoor niet bedreigd zoals in andere Europese landen als Nederland of Duitsland. Hierdoor werd nauwelijks vooruitgang geboekt op dit onderwerp, terwijl dit bijvoorbeeld in de Verenigde Staten wel gebeurde. Veel belangrijker voor de luchtvaart dan de uitkomst van de Europese verkiezingen is dus de keuze voor de volgende Eurocommissaris van Transport.

Omdat Europese wetgeving de Nederlandse overstijgt, is nieuwe wetgeving vanuit de EU en de uitwerking ervan zeer belangrijk. Helaas is Europese wetgeving hierdoor ook een ideale bliksemafleider voor de nationale politici geworden. 'Ik wil wel anders, maar dit moet nou eenmaal zo van Europa.'

Soms is het ook de reden om niets te doen

Soms is het ook reden om niets te doen, terwijl andere landen een probleem wel gewoon aanpakken. Blijkbaar zijn ook de Europese regels voor nationale interpretatie vatbaar.

Dan blijft de vraag welke partij of kandidaat de beste keuze is voor de Europese verkiezingen. Er zijn natuurlijk vele overwegingen die mee kunnen spelen in ieders persoonlijke stem. Om uw keuze makkelijker te maken, staat op de vorige bladzijde een overzicht van de Europese fracties waarin Nederland vertegenwoordigd is en waarvoor zij op luchtvaartgebied staan. <<





Agnes Jongerius

Bij de Europese verkiezingen van 23 mei is Agnes Jongerius (1960) voor een nieuwe termijn verkiesbaar. In Brussel houdt ze zich bezig met de commissie Werkgelegenheid en Sociale Zaken. Pay-to-fly moet je bestrijden door de EU-regelgeving. Als het aan haar ligt moet er een standaard EU-arbeidscontract komen. Collega's moeten elkaar als collega's kunnen zien en niet als goedkopere concurrenten.

Onlangs verscheen een door de Europese Commissie uitgebrachte nota

over de sociale voorwaarden in de luchtvaart. Een eerste stap naar Europese regelgeving die, als het aan haar ligt, leidt tot socialere verhoudingen in de luchtvaart. Van klachten over de EASA FTL heeft ze nooit gehoord.

Jongerius vindt het niet meer dan realistisch dat er milieumaatregelen komen. Ze snapt dat het idealiter internationaal gebeurt, maar dat mag geen mantra worden. Als Nederland een ticketbelasting invoert, doet de rest van Europa dan ook mee? Het antwoord is dat er op Europese schaal

erkenning is van de Parijs doelstelling en dat ook over de luchtvaart wordt gedebatteerd.

Bedrijven van je markt weren is voor haar een goede optie als je als EU wil dat bedrijven zich aan basisregels houden. Als voorbeeld gaf ze Ryanair (Europees) en Qatar (non-Europees). “We zouden eigenlijk willen dat je sociale normen kunt stellen bij de hele slotbepaling.” Jongerius wil slots weigeren bij sociaal onfatsoenlijk gedrag.

Foto: Maarten van Haaff

3 Vlieg in een klap

● Makelaardij ● Verzekeringen ● Hypotheken

VLIEG makelaars, hypotheken en verzekeringen heeft in de luchtvaartwereld inmiddels een noemenswaardige reputatie opgebouwd. En daar zijn wij best trots op. Kiest u net als uw collega's voor onze kennis, persoonlijke aandacht en service? Dan bieden wij u graag onze VLIEG Deal aan en kunt u tot wel 25 % besparen op courtages, premies en afsluitkosten. Meer weten, neem dan nu contact op met onze vestiging in Amstelveen. Een persoonlijke afspraak is dan snel gemaakt.



t 020 645 05 52
e hypotheek@vlieg.nl
i www.vlieg.nl



ECO- ADRENALIN 4x4 Safari's



**Op maat gemaakte
avontuurlijke safari's**

**Ideaal voor IPB-ers
Speciaal voor airline crew**

**O.b.v. professionele
ranger/ 4x4 instructeur**

**Van wildkamperen
t/m lodges**

**Zuid-Afrika, Namibië,
Botswana, Mozambique**



www.ecoadrenalin.co.za

Janco Scott +27 (0)82 491 2056, ecoadrenalin@vodamail.co.za
contactpersoon in Nederland: Klaas van der Kleij, 06-29073700, khvdkley@hotmail.com



Beste Golfers,

Over een paar maanden is het weer zo ver, op **maandag 1 juli 2019** vindt het VLIEG Open plaats!

Voor het derde jaar op rij zullen we spelen op de Drentsche Golf en Country Club in Zeijerveen.

Het VLIEG Open staat open voor alle actieve en gepensioneerd KLM-vliegers. Met dank aan onze sponsors VLIEG Hypotheken, Blue Sky Group, Fatco, ONVZ, de VNV, B&S Shop, Valk USA en KLM Flight Operations zijn er weer mooie prijzen te winnen voor de beste golfers. Er zal opnieuw gestreden worden om de Plesman Plate (hcp 0-15,0) en de Plesman Bokaal (hcp 15,1>). De spelvorm in beide categorieën is Stableford met handicapverrekening.

Op **zondag 30 juni 2018** is er de mogelijkheid om voor te spelen en vast wat ballen te verstoppert in de rough. Maar **let op!** Er is slechts plaats voor een beperkt aantal deelnemers op deze dag, dus schrijf snel in op **www.vliegopen.nl**. De inschrijving is per direct geopend.

Kosten en overnachting

De kosten voor de maandag bedragen €65,- inclusief traditionele borrel en BBQ. Hierna kan er overnacht worden op de club zelf, alwaar er 24 tweepersoonskamers beschikbaar zijn à €95,- voor 1 persoon, €110,- voor 2 personen, per kamer en inclusief ontbijt en btw. Voor zondag 30 juni is er een speciaal voorspeelarrangement: 18 holes green fee, inclusief diner, overnachting en ontbijt voor slechts €132,50 per persoon incl. btw, op basis van 2 personen per kamer.

De inschrijving is reeds geopend en zoals elk jaar geldt hierbij: VOL IS VOL!! Dus wees er snel bij om plaatsing op de wachtlijst en eventuele teleurstelling te voorkomen! Kijk voor meer informatie over de baan, het hotel, de route en uiteraard de inschrijving op **www.vliegopen.nl**.

We kijken uit naar een geslaagd toernooi!





**WORKSHOPS OVER
CRYPTOCURRENCY**

WWW.HODL.NL



Wil je dat je belangen na je pensionering net zo professioneel worden behartigd als daarvoor?

De VGV is vertegenwoordigd in bestuur en verantwoordingsorgaan van het Pensioenfonds Vliegend Personeel KLM en is zo betrokken bij beslissingen als de jaarlijkse indexering van de uitkering.

De VGV biedt ook een flink aantal sociale activiteiten en het verenigingsblad Keep in Touch.

Je kunt je vanaf een jaar vóór je pensionering aanmelden als lid via website vgv-ned.nl

Het lidmaatschap is het eerste jaar gratis.



Vereniging van Gepensioneerde Verkeersvliegers

VGV Golftoernooi op 11 juni

Voor de tiende maal wordt de strijd om de Gepensioneerde Vliegers Golf Trophy (GVGT) georganiseerd, dit jaar op Amelisweerd, tussen de A12 en A27 bij Utrecht (www.amelisweerd.nl). Deze baan is ontworpen met alle natuurlijke elementen zoals de veel bomen, drie grote waterpartijen en de strategisch geplaatste bunkers en vormt een zeer uitdagende baan, voor zowel de beginnende als gevorderde golfer.

Dit ééndaagse golfevenement staat open voor alle gepensioneerde Nederlandse Verkeersvliegers. Inzet is een wisselprijs, de GVGTrophy, een kunstwerk ontworpen door Menno Meijer. Als sponsors treden op Go4Golf en Hans Lemmens Golf.

De wedstrijdvorm is Stableford met volledige handicapverrekening. Een NGF-handicap is vereist. Van de niet-actieve handicappers wordt verwacht dat zij een reële speelsterkte opgeven. Er wordt gestreden in twee groepen, spelers met een hoge en die met een lage handicap.

Buggyrijders dienen zelf bij Amelisweerd (op eigen kosten) een buggy te reserveren (tel.nr. 030-2546648). De beschikbaarheid is beperkt.

De deelnamekosten bedragen € 100,- inclusief diner (voor leden van Amelisweerd € 55,-). Voor de partners van de deelnemers en de niet-golfende gepensioneerde vliegers bestaat de mogelijkheid in te schrijven voor het sociale gedeelte van dit evenement vanaf 16:30 uur, zijnde de borrel en het diner. De prijs hiervoor is vastgesteld op € 45,- per persoon.

Aanmelden gaarne vóór 31 mei via de website van de VGV, www.vgv-ned.nl, onder de button GVGT.

Betalingen op rekening NL31 ABNA 0514 9504 98 ten name van F. Kwaaitaal, Amsterdam, onder vermelding van 'GVGT 2019'.

Het wordt weer een prachtige golfdag!

***Jim van Beusekom, Frans Kwaaitaal en
Maarten Coster***



= VLIEGENDE = HOLLANDERS

EXCLUSIEVE INVESTERINGSPROPOSITIE

Twee pioniers, Albert Plesman en Anthony Fokker, maakten Nederland tussen 1919 en 1939 tot een belangrijke speler op het wereldtoneel van de luchtvaart. Regisseur Joram Lürsen (*Bankier van het Verzet, Alles is Liefde, Alles is Familie* en *Publieke Werken*) en schrijver Thomas van der Ree (*Bankier van het Verzet*) vertellen in acht afleveringen het epische verhaal van een jongensdroom. De serie zal medio 2020 door AVROTROS worden uitgezonden en door sales agent Global Screen wereldwijd worden verkocht. Maak deel uit van deze spectaculaire productie door te investeren in een winstdelende participatie.

U investeert direct in de productie van deze serie. De totale emissie bedraagt € 640.000,- waarvan al 96 participaties van € 2.500,- zijn verkocht. De totale investering in de serie bedraagt circa € 8 miljoen. Deelname is mogelijk vanaf € 2.500,-.

RISICO VERMINDEREND INVESTEREN

Het Risico van de investering is maximaal 50% van de inleg aangezien Topkapi TV een inkomstengarantie afgeeft van 50% met een maximum van € 1.250,- per participatie.

VELE EXTRA'S VOOR U ALS PARTICIPANT

- 2 kaarten voor de officiële première (per investering van € 2.500,-);
- Bezoek aan de set (voor zover mogelijk);
- Figurantenrol (voor zover mogelijk);
- Gesigndeerd DVD;
- Naamsvermelding op de aftiteling van de DVD;
- Gesigndeerd 'koffietafel boek' van het ontstaan van de serie;
- Deelnamecertificaat.

PRODUCTIE

TOPKAPI FILMS (producent) en JORAM LÜRSEN (regisseur) maakten eerder samen de bovengenoemde films *Alles is Liefde, Alles is Familie* en *Publieke Werken*. Topkapi Films heeft inmiddels meer dan 90 films geproduceerd, zoals *De Heineken Ontvoering*, *Black Butterflies* en co-produceerde *Zwartboek*.

INTERESSE?

Deelname is mogelijk in participaties van € 2.500,-. Geen emissiekosten. Mocht u geïnteresseerd zijn in de flyer en prospectus, stuur dan een mail aan **Arnold Heslenfeld** (arnold@topkapifilms.nl), zodat we u vrijblijvend kunnen informeren.

United we stand, divided we fall.
Celebrate 90 years of excellence
in aviation. Together as one.

XCLNCE UTD GALA



7 SEPTEMBER 2019

Register now at vnn.nl/gala



Koninklijk
Concertgebouw
Amsterdam

