

Februari 2017

opdeboek

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



**Twee teams
aan het woord**

**Introductie
ICA CrewBid**

**Verkiezingen
Tweede Kamer**

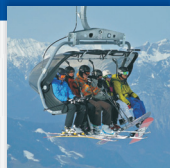
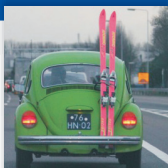


Driessen & Rappange Verzekeringen

te Amsterdam biedt, als enige in Nederland, aan:

Dé particuliere "Reis"verzekering voor **Vliegers**

- **Vervangt** de gewone reisverzekering voor u en uw gezin
- Extra clause voor de beroepsvlieger waarbij er ook dekking is tussen twee beroepsreizen in
- Tevens dekking voor o.a. vliegen, duiken en wintersport
- 5% korting op de basispremie voor VNV leden



Voor meer informatie en/of het aanvraagformulier neemt u contact op met onze luchtvaartafdeling:

info@driessenrappange.nl

020 - 5312345

www.driessenrappange.nl/luchtvaart

Driessen & Rappange Verzekeringen - Prinsengracht 255-259 - 1000 GP Amsterdam



Zorgen

Steven Verhagen
@VNVPresident

De luchtvaartwereld is enorm cyclisch en ontwikkelingen volgen zich in zeer hoog tempo op. Met lage marges is het verschil tussen winst en verlies nu eenmaal klein. Er hoeft maar iets te gebeuren of de resultaten zakken in elkaar. Goed voorbeeld daartoe zijn de terroristische aanslagen in Parijs, die geruime tijd een enorm negatieve invloed hebben gehad op de resultaten van Air France. Hier valt niet tegen te managen.

Maatschappijen zoeken ook groei-mogelijkheden om het winstpotentieel te vergroten. Zo was Transavia aan een avontuur in München begonnen vanuit het idee meer markt aan te kunnen boren en daarmee overheadkosten over meer stoelen te verdelen. Schaalgrootte creëren heet dat. Helaas hebben we moeten constateren dat dit *too little* en *too late* bleek. Met als gevolg dat zowel een flink aantal werknemers als het bedrijf jammerlijk een illusie armer zijn.

De resultaten over het afgelopen jaar geven de luchtvaartmaatschappijen lucht, maar we moeten vooruit blijven kijken. Want het zijn niet alleen de ad hoc gebeurtenissen die een slag in de wapenkamer kunnen betekenen voor de maatschappijen. Wat veel risicovoller is zijn de zaken die zich langzaam of sluipend aandienen. Vergelijk het met de kikker in een pan met water die langzaam op-

gewarmd wordt. De Amerikanen gebruiken daar in dit verband de term 'insidious' voor. Ook zij trekken heel hard aan het fair competition dossier en nu zeker met president Trump als hoeder van 'the 'American jobs' aan de macht.

Zo kruipt ook Norwegian steeds verder Europa in met hun zogenaamde low cost product, waarvan iedereen weet dat die lage kosten vooral komen door sluw met wet- en regelgeving om te gaan.

De landelijke verkiezingen staan voor de deur en dat is voor de luchtvaartsector ook zeer spannend. Gezien de toenemende oneerlijke concurrentie en het feit dat men Schiphol veel te makkelijk vol heeft laten lopen met vluchten die voornamelijk werkgelegenheid in andere landen genereert, valt nog te bezien hoe een volgend kabinet zal reageren. Dat zal samen met de luchtvaartsector en omgeving moeten. Voor ons allen is het belangrijk dat politieke partijen de mainport Schiphol serieus nemen en niet als bijzaak zien. Een nieuwe houding waarin men Schiphol als werkgelegenheidsmachine zal behandelen en niet als dividendmotor ter dichting van gaten in de overheidsbegroting. Daar hebben we als luchtvaartsector zelf ook een taak door nog harder op de trom te roffelen.

Goed om te zien dat bij Martinair een iets positiever geluid over de bedrijfsvoering te horen valt. Dat geeft de broodnodige rust en neemt de grootste zorgen daar juist weg. We moeten wel gezamenlijk blijven nadenken over een zodanige invulling van de cao dat deze de basis van de bedrijfsvoering niet teveel in de weg zit. En dan heb ik het met name over de maakbaarheid van de combinatie van vlootmoplen en schema's. Daar wordt door de onderhandelingsdelegatie hard aan gewerkt en ik hoop dat we daar zo snel mogelijk witte rook zien.

Ondanks de verkiezingen werken we inclusief dus 'gewoon' door, waarbij iedereen zich blijft inzetten om de taken zo goed mogelijk te volbrengen. Of het nu om arbeidsvoorwaarden, indelingsproblemen, vliegtchnische, professionele of maatschappelijke zaken gaat. Daarvoor heb ik veel waardering. Zo ook voor de Feestcommissie die voor 11 maart weer een daverend feest heeft georganiseerd. Daarnaast helpt zij mee met de campagneactiviteiten om de IFALPA Conference naar Amsterdam te halen in 2019. Dat wordt in mei tijdens de conferentie in Montreal besloten. Dan moeten de vliegerverenigingen kiezen voor Berlijn of Amsterdam... Ik heb veel vertrouwen in een geslaagde crewborrel en IFALPA Amsterdam 2019!

inhoud februari 2017

- 01. steevast
- 03. voorwoord
- 04. Team Hudding-Schmid
- 06. Team Verhagen-Went
- 08. uit het nieuws geplukt
- 09. bemanningcentra
- 10. verkiezingsvragen luchtvaart
- 12. introductie ica crewbid
- 17. portret
- 18. extra lampen, extra veilig
- 25. van het bestuur
- 32. hamerslag
- 33. van de ledenraad
- 36. publicaties



04



06

twee teams



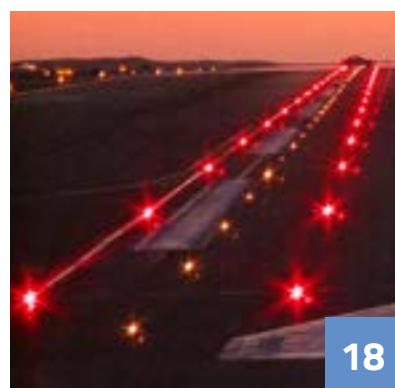
12

introductie ica crewbid



09

bemanningen- centra



18

extra lampen, extra veilig?



Foto: Tim Stet

Kiezen op elkaar

Francis van Haaff
hoofdredacteur

Presidentieverkiezingen zijn binnen onze vereniging geen alle-daags verschijnsel, schreef hoofdredacteur Edo Brandt in 1987. Volkomen juist. Ook in de dertig jaar na Edo's woorden gebeurde het alleen nog in 2001 en nu, dit jaar.

Het laatste presidentiële team dat zich opsplijste was het team Tjeerd Duursma en Wim van Beek in dat jaar 1987. Duursma ging voor een derde termijn met Nick Dekker. Van Beek had zich ondertussen al verbonden aan Frits Paymans. Ik mocht voor deze Bok een portret van Tjeerd maken. Ongelooflijk hartelijk werd ik bij hem thuis door hem en zijn vrouw ontvangen. Hij vertelde gepassioneerd over zijn carrière en over de VNV, waar hij eigenlijk zijn hele vliegtijd voor heeft gewerkt.

Duursma ging van de ledenraad via de pensioencommissie het bestuur in. Hij is met zijn drie termijnen de op een na langstzittende president van de VNV. Na hem kwam Benno Baksteen, die vier termijnen zat. Duursma vertelde warm over mensen uit die tijd, zoals bijvoorbeeld over Louis Zeyfert, kundig bestuurder, aimabel man. Maar ook vertelde hij over subtiele opstootjes met VNV-kopstukken. Van Tjeerd Duursma leerde ik dat je alleen een VNV-carrière volhoudt met vriendschappen, humor en een gezonde dosis ambitie. Het is een enorm commitment. Het is nogal wat.

Oud-president Henk de Vries zei het ook in de ledenvergadering van vrijdag 10 februari. Beide teams hebben al laten zien over dat commitment te beschikken. Het is bewonderenswaardig dat ze opnieuw bereid zijn een enorme dosis tijd in onze vereniging te steken. De gezinnen staan een deel van vaders af.

In die zin snap ik goed dat de samenwerking in een bestuur goed moet lopen. Men ontwikkelt zich ook in zo'n periode. Op de een komen andere zaken af dan op de ander, of in ieder geval op een andere manier door de verschillende taken. Ik kan snappen dat een andere constellatie na een tijd aan de orde kan zijn.

Voor een artikel over wat er te kiezen valt tussen beide teams had ik een goed gesprek met beide teams. Toch zal u geen stemadvies in deze Bok lezen. Ik ga de een ook geen luchtige, lichtverteerbare kwarktaart noemen, of de andere een hazelnoottaart die wat krachtiger van smaak is maar wat zwaarder op de maag ligt. Dat is namelijk ook niet zo.

Kiezen doet u op basis van de beide beleidsplannen. Op basis van de twee hoegenaamd nieuwe VP's. U kiest zowel Batman als Robin. U kiest de nieuwe invloeden van andere bestuursleden die de teams erin willen gooien. Of juist de huidige gerenommeerde bestuursleden die ze willen houden. Kiezen doet u op

het team waarvan u denkt dat die het best uw arbeidsvoorwaarden zal beschermen.

Zowel beide heren aanstaande presidenten als hun beide Sancho Pancha's, zijn zeer competent. Goddank. Want waar het vooral om gaat zijn onze arbeidsvoorwaarden en de veilige manier waarop, en omgeving waarin we die hebben.

Resultaten uit het verleden zijn geen garanties voor de toekomst. Maar andersom vind ik dat de garanties uit het verleden best mogen wijzen op hooggespannen resultaten in de toekomst.

Aan u de keuze. Aan hen daarna het grote werk.

colofon

**Maandblad van de Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers**
Opgericht 1929
Medegrondlegger van IFALPA

Adres
Dellaertlaan 61
Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp
telefoon +31(0)20 449 8585
www.vnv.nl

Redactie
odb@vnn.nl
Francis van Haaff (KLM) - hoofdredacteur
Herma Flipsen - eindredacteur en opmaak
Michael van Baaren (KLM)
Jochem Baas (KLM)
Wouter Brandt (KLM)
Elie El-Hage (KLM)
Kevin Flikweert (KLM)
Pim Lamers (KLM)
Gert-Jan Vegter (KLM)
Nick Vording (KLM)

Omslag
Tim Stet en Nick Vording

Aan dit nummer werkten mee
Marc Dubbeldam, Menno van Goor en Jeroen Talsma

Dagelijks bestuur
Steven Verhagen (KLM) - president
Arthur van den Hudding (KLM) - vicepresident
Frank Nauta (KLM) - secretaris
Ruud Stegers (KLM) - penningmeester
Hille Went (Transavia) - algemene zaken

Overige bestuursleden
Willem Schmid (KLM) - KLM
Coen George (Transavia) - Transavia
Martijn Loef (KLM) - CHC HN/easyJet/KLM FA
Bart Benard (Martinair) - TUIfly
René Joziassie (KLM) - Internationale zaken
Otjan de Bruijn (KLM) - Professionele zaken
Piet-Hein Eldering (KLM) - Vliegtchnische zaken

De inhoud van het blad, met uitzondering van 'Van het bestuur', weerspiegelt niet noodzakelijkerwijs de visie van het verenigingsbestuur of van de ledenraad. 'Van het bestuur' bevat officiële mededelingen van de president. De VNV kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor de inhoud van de geplaatste advertenties.

Op de Bok verschijnt (sinds februari 1959) maximaal 12 keer per jaar.
Oplage: 5.000.
Nadruk zonder toestemming is niet toegestaan.
ISSN: 1383-1178

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

De volgende kopijsluiting is
6 maart 2017

Presidentieel team Arthur van den Hudding en Willem Schmid

Tekst: Francis van Haaff, foto: Tim Stet

Wanneer hebben jullie bedacht dat jullie je kandidaat willen stellen?

AH: "Qua werkmethode zijn Steven en ik uit elkaar gegroeid. Dat is op zich niet bijzonder. We hebben lastige dossiers gehad en ook goed afgesloten, maar die bestuursperiode zal nu afgesloten zijn."

AH: "Sinds Willem en ik acht jaar geleden bij de KLM-bestuursafdeling begonnen zijn, hebben we prettig samengewerkt. Onze kandidatuur was in het bestuur al een tijdlang bekend. Wij denken een gedreven team samen te kunnen stellen waar goede resultaten mee behaald kunnen worden. Er is dan ook al een trein op gang gekomen van enthousiaste VNV'ers die mee willen werken in ons team."

Wij stellen een soort kennisbank voor

WS: "Dat idee, het gezamenlijk opzetten van een organisatie op zo'n manier dat dit leidt tot de beste resultaten, is een drijfveer voor ons. Onze kandidatuur is, denken we, voor niemand verrassend geweest."

AH: "Ik wil nu graag samen met Willem een team vormen omdat ik denk dat hij een hele goede vicepresident zal zijn en omdat hij arbeidsvoorwaardelijk veel kennis van zaken heeft. Hij is een goede maat om mee te sparren."

AH: "En ik denk dat wij bij de VNV een moderniseringslag kunnen ma-

ken. Omdat er continu aanvallen van buitenaf op onze beroepsgroep zijn, is een juiste inrichting van de interne organisatie essentieel om hier een antwoord op te kunnen hebben."

Jullie beleidsplan heeft het over veranderingen. Zeg nog eens welke?

WS: "We stellen een paar organisatorische wijzigingen voor. Hierdoor denken we nog beter gebruik te kunnen maken van de al aanwezige kennis en kunde."

AH: "We moeten specialisten beschikbaar maken voor alle domeinen. Iemand die goed is in pensioenen moet dit kunnen vertellen bij zowel KLM, als Transavia, als Martinair, etc. Dat lijkt triviaal, maar tot voor kort was iedereen te veel met zijn eigen dossier bezig. Kennis werd vaak niet gehaald of gevraagd. Wij stellen dus een soort kennisbank voor. We noemen het expertiseplatform. Hiermee haal je synergie uit de verschillende domeinen en groepen."

WS: "Een ander idee is om onze bestuursstructuur platter te maken. Nu hebben we een erg verticale structuur met de president ruimschoots bovenaan. Wij willen het dagelijks bestuur meer vermengen met het algemeen bestuur en de president en vicepresident zijn daar een onderdeel van. Het PT geeft natuurlijk wel leiding aan dat bestuur."

De leden, de ledenraadsvergaderingen en de vliegervergaderingen staan in die structuur daar dan dicht op. Dat ga je merken in vergaderingen. Hopelijk brengt dit meer interactie."

AH: "Bij de domeinen van de kleine-



re maatschappijen is er meer behoefte aan ledenvergaderingen. Er is behoefte aan sparren. Deze vergaderingen zouden vaker plaats moeten vinden. Ook zouden zij amendementsrecht moeten krijgen om betrokkenheid te vergroten. Dit geeft minder het gevoel van slikken of stikken. Leden van deze maatschappijen kunnen anders nog steeds alleen iets goedkeuren of afschieten in een referendum."

AH: "We willen zeker niet stoppen met lobbyen en we willen ons nog steeds laten horen als specialisten in de luchtvaart. We moeten ons blijven profileren als kennixperts en dat mag je ook gebruiken om doelen te verwezenlijken. Het doel aan sich moet niet de media zijn. Primair is het belang van onze beroepsgroep. Wat je naar buiten brengt is daar dienstbaar aan."

Hoe gaan jullie straks om met de sociale media?

AH: "Die gaan we gebruiken. En dat zullen we wel met een zekere structuur moeten aanpakken. Facebook, fora, Twitter."

We moeten wel omdat er behoefte is aan snel contact. Met de huidige telefoons en tablets is iedereen aldoor op de hoogte. Berichten en mededelingen gaan snel, net als vragen en

het pitchen van ideeën of stellingen. Dat is gewoon de nieuwe wereld. We schuwen social media in ieder geval totaal niet. Het is ook wel een ambitie te noemen. "We hebben een Facebook-pagina geopend voor ons presidentieel team. De VNV zit nog niet op Facebook. Misschien moet dat ook in de nabije toekomst."

Wat gaan jullie doen aan het contact met de Fransen?

AH: "Contact is noodzakelijk. Dat moet zeker. De interactie moet je goed houden. We moeten elkaar zien, elkaar spreken en begrip hebben voor elkaars standpunten. We moeten begrip hebben voor elkaars problemen. Alleen moet niet de ene partij de oplossing zijn voor het probleem van de ander. Air France is een oude dame, lastig in beweging te brengen en met allerlei problemen. En de oplossing van die problemen zien ze soms bij ons liggen. Daar moeten we voor waken. Maar we hebben ook afspraken met elkaar gemaakt. In de basis moeten wij ons beide aan de afspraken houden. In goede en in slechte tijden. En dan moet je elkaar daar wel in ondersteunen."

WS: "Je moet er tijd en energie in steken, in alle stappen: elkaar ont-

moeten, elkaar leren kennen en elkaar aanhoren. Pas dan kun je elkaar begrijpen en op inhoud verder met elkaar. We zullen dat weer vaker moeten doen dan de afgelopen tijd."

Wat kunnen jullie zeggen over de kritiek van de laatste tijd op hoe de zaken liepen bij de VNV?

AH: "Leden moeten zich herkennen in de VNV. Misschien heeft het daar een tijd aan geschort. Dat heeft te maken met de uitlatingen die we hebben gedaan. Die waren veelal nodeloos scherp."

WS: "De onderwerpen van de laatste jaren waren ook niet eenvoudig en vaak controversieel. Wij kunnen ons voorstellen dat mensen zich daar niet genoeg in konden uiten. Mensen waren wel betrokken maar konden dat niet kwijt. Er was iets teveel de boodschap: wij weten als bestuur wat goed is voor de leden. En dat voelt niet goed. Er zijn leden die precies weten wat ze willen, de vraag is: hoe krijg je dat bij het bestuur. Hoe krijgt het bestuur te weten wat de leden willen? Facebook of andere media zijn daar al een middel voor."

Leden moeten zich herkennen in de VNV

We willen ook de betrokkenheid vergroten, en beginnen met een enquête. Zo ontstaat een breder beeld van de meningen op gebied van verschillende beleidsonderdelen. Ook willen we mensen in Algemene Vergaderingen interesseren door er een evenement aan toe te voegen. Deze interessanter maken."

WS: "De toon en de frequentie waarmee de VNV in de media is geweest willen we veranderen. Die kan minder hard en zakelijker en meer ten dienste staan van de belangen van de leden van onze vereniging. We moeten niet onnodig hard naar buiten treden, want dat past niet bij

onze beroepsgroep. De toon mag zakelijker en feitelijker."

AH: "Wat voor ons van belang is, is het team dat straks aan het werk mag als wij gekozen zouden worden. We hebben mensen om ons heen die gegroeid zijn, die steeds meer weten en nu klaar zijn voor bepaalde dossiers en functies."


Dat teamwerk zal tot betere resultaten leiden, en staat haaks op de gescheiden, top-down benadering waar in het verleden veelal sprake van was. We hebben jarenlang moeten werken aan begrip en kennis van cao's, pensioenen en werk- en rusttijden. We denken dat dat geldt voor de hele VNV. Wij hopen het beste gebruik te maken van de mensen in de VNV."

Wat willen jullie over twee jaar bereikt hebben?

AH: "Dat we succesvol onze arbeidsvoorwaarden hebben verdedigd, dat we de druk daarop hebben weten te doorstaan. Dat we respect voor elkaars voorwaarden hebben, maatschappijen onderling. Dat we in goede interne harmonie en met een goede relatie met de bedrijven mooie cao's hebben afgesloten."

AH: "Daarnaast dat we de organisatie zo hebben opgezet dat de VNV weer helemaal klaar is voor de toekomst. Veel zaken gaan goed, maar sommige elementen zijn jaren niet veranderd en duidelijk eens aan vernieuwing toe."

WS: "Voor mij is het van groot belang dat we met z'n allen meer betrokken zijn bij de VNV. Ik zou wensen dat die betrokkenheid van alle leden over twee jaar zichtbaar is in hoe wij besturen en hoe de VNV reilt en zeilt."

WS: "Ik word eigenlijk altijd enthousiast van mensen die bij de VNV werken. De mensen in en om de VNV die hard werken en goed zijn in hun rol die ze hebben bij de VNV motiveren mij enorm. Dit is denk ik ook een belangrijke reden waarom ik twee jaar vicepresident wil zijn. Ik wil graag een actief onderdeel zijn van deze vereniging." 

Presidentieel team Steven Verhagen en Hille Went

Tekst: Francis van Haaff, foto: Tim Stet

Wanneer hebben jullie bedacht dat jullie je kandidaat wilden stellen?

SV: "In september speelde het idee al om toch door te gaan om diverse redenen. Vanwege de conflicten met KLM en easyJet wilde ik dat niet opbrengen. Openlijke bestuursonrust was wel het laatste wat we toen konden gebruiken. In de bestuursvergadering van 19 december, na oplossing van het pensioenconflict, heb ik gezegd te overwegen me kandidaat te stellen. Want we hadden inmiddels wel naar elkaar uitgesproken dat we het niet meer samen zouden doen, Arthur en ik."

SV: "Eind van het jaar heb ik met Hille de knoop doorgehakt. We kregen wel commentaar. Van: doe het nou niet. Omdat het de vereniging zou schaden. Maar wij geloven heilig dat we nog veel te brengen hebben. We zitten in een lastige tijd en ik neem de ervaring, contacten en expertise mee en ik ben bereid nog twee jaar mijn ziel en zaligheid te geven als de leden dat willen."

HW: "Wel vinden we dat het verkiezingstraject te lang duurt. Het kan al met al bijna een half jaar zijn op twee jaar besturen. Dat is te lang."

Hille, een groene VP! Is het nadeel voor KLM'ers even groot als het voordeel voor Transavianen?

HW: "Wij denken niet in kleuren, maar kijken meer naar bestuurlijke kwaliteiten. Nee, het zal niet uitmaken. Voor de KLM'ers kan ik zeggen dat ik niet aan de onderhandelings-tafel zit. Ik heb wel de verantwoordelijkheid voor alle arbeidsvoorwaardelijke zaken die er gebeuren. Dat betekent dus dat ik niet mee ga met

de onderhandelingsdelegatie maar wel alle terugkoppeling krijg. De delegatie kan in principe de onderhandelingen zelf uitmaken.

Bestuurlijke verantwoordelijkheid dus, maar veel minder de handjes in de klei."

Wanneer voor jullie geen verandering in de komende periode? Op welke vlakken wel?

SV: "Wat wij zeggen is dat het prima werkt wat we nu hebben staan. Moet je nu van alles veranderen? Onze organisatie is zakelijk, effectief en efficiënt. We zijn heel flexibel. Wij geloven niet in het vogelkooiscenario: een schop tegen de kooi en de vogeltjes gaan vliegen. Na verloop van tijd gaan ze weer zitten, vaak op hetzelfde stokje..."

We willen een denktank voor de WRR

Onze focus ligt op de problemen die van buiten de VNV bedreigen. In de periode Van Zwol is de VNV begonnen met het zoeken van de media, politiek en overheid in Den Haag en in Brussel. Wij vinden nu dat er veel grotere bedreigingen liggen op het internationale speelveld dan in de directe sfeer. We vinden dat we daar op door moeten gaan. We moet daar nog meer invloed op krijgen."

Gaat het niet ten koste van arbeidsvoorwaarden die wij direct voelen?

HW: "Nee, dat moet natuurlijk evenredig verdeeld worden. Maar niet alle



aandacht moet opgesnoept worden door interne wijzigingen. We willen bijvoorbeeld graag een denktank van lijnvliegers voor de WRR om meer invloed op de indeling te krijgen.

We willen geen bezuinigingen meer doorvoeren. Wij zullen niet de pensioenleeftijd verhogen."

"We hebben ons lesje nu geleerd. We hebben onze bijdrage geleverd. Nu moet het maar eens beklijven en uitkristalliseren. En dan zien we wel weer verder."

"Een cao zou er wat ons betreft volgend jaar heel simpel uit kunnen zien."

Maar zijn de externe ambities niet te groot?

SV: "Dat is een kwestie van visie. Waar leg je je verdedigingslinie? Wat mij betreft moet je best ver kijken om het gevaar aan te kunnen zien komen en te willen bestrijden. Ja, we kunnen daar best veel aan doen. Wij hebben een leidende rol in de Europese coalitie, die onze gevaren, net als die van andere beroepen en groeperingen, kunnen benoemen en waar zij weerstand aan kan bieden."

Wat gaan jullie doen aan het contact met de Fransen?

SV: "Al jarenlang hebben wij goed contact met SNPL National. De huidige president Erick Derivry ken ik al sinds 2004. Moeizamer gaat het met SNPL AF ALPA, de Air France-tak van SNPL. We hebben hen destijds aangegeven dat wij de noodzaak zagen van bezuinigen om winstgevende groei en carrièrekansen mogelijk te maken. Nu al zijn we daar de vruchten van aan het plukken doordat KLM kan groeien. De AF-vliegers lijken niet mee te willen doen met Perform 2020."

De cultuur moet opener met snellere feedback

Wat wij moeten proberen is toch het contact behouden, en ze ook zachtjes overtuigen dat zij ook moeten meebezuinigen, zodat we weer gelijk op kunnen gaan."

SV: "Tegen de mensen die zeggen dat het vorige bestuur debet is aan

de slechte relatie zeggen we dat het vorige bestuur gewoon goed op de eigen winkel heeft gepast.

Er moet redelijkheid zijn. In hele andere omstandigheden moeten zij ook een verantwoorde cao kunnen afsluiten.

Arbeidsvoorwaarden in verschillende landen vergelijken, of arbeidskosten per vlieg uur, dat is ontzettend ingewikkeld."

HW: "Ja, we willen een betere relatie met de Fransen, maar niet ten koste van de werkgelegenheid als het niet in redelijkheid gebeurt."

Het is niet ongebruikelijk, verschillende meningen in onze vereniging, maar er is hier en daar ook een zekere onvrede te bespeuren. Snappen jullie dat?

SV: "Ja, er is hier en daar onvrede over deze verkiezing van velen. Anderen vinden het weer mooi dat er wat te kiezen valt. Het liefst zouden sommigen nog een derde team hebben willen kiezen. Misschien is een verfrissende invloed wat velen willen. Die brengen we ook met nieuwe spelers, zoals Peter Westerneng voor KLM-zaken. We hebben de afgelopen periode ook een paar zeer controversiële dossiers gehad: het Ringvaartakkoord, cao-ronde Transform 2015 en de laatste cao Perform 2020. Er zijn veel verschillende meningen over de cao's van KLM en TUIfly. Er is teleurstelling."

HW: "De belangrijkste les is dat we zoveel mogelijk open en transparante communicatie met de leden en de ledenraad voor elkaar moeten zien te krijgen. Wij denken daarbij dat het ook belangrijk is dat dit wederzijds is: de cultuur moet opener. Dat geeft sneller feedback. Dat voorkomt mogelijke rechtszaken."

"We moeten laagdrempelig zijn. Het vertrouwen moet terug."

Hoe ga je meer tussen de leden zitten?

HW: "We willen bijvoorbeeld de vinger in het badwater steken door ac-

tiever te zijn op social media. Leden hebben steeds meer behoefte aan snelle informatie. Ze willen het bestuur makkelijker kunnen benaderen. En als er op sociale media iets oppopt kan je als bestuur makkelijk ergens een angel uit halen. Dan kan een discussie in vroeg stadium uitdempen."

SV: "Een oplossing volgens ons is een denktank met de ideeën voor de cao's en WRR. Niet alleen voor KLM of Transavia, maar als dat werkt ook voor de andere maatschappijen indien nodig."

Martinair-vliegers krijgen weer invloed op hun cao

Voor de Martinair-leden willen we weer een Martinair-vlieger die breed gedragen wordt in de vliegeradviesgroep.


We gaan dat nu ook zonder aanzien van rechtszaken doen. Die moeten we achter ons gaan laten. Het is nu weer tijd. Ze moeten weer invloed hebben op hun eigen cao."

Wat willen jullie over twee jaar bereikt hebben?

HW: "Rust gecreëerd hebben binnen de vereniging. De relaties met de bedrijven zouden genormaliseerd moeten zijn. Er moet vertrouwen terug zijn binnen het bestuur. En het vertrouwen van de leden in het bestuur zou weer terug moeten zijn. Dan zou je een stabiele vereniging hebben."

SV: "Concreet zouden we een eind op weg willen zijn bij de invloed op onze indeling.

Het zou mooi zijn als een goede, succesvolle campagne met hulp van de leden omtrent Fair Competition een voelbare kracht zou zijn."

HW: "Wij willen staan voor ALLE Nederlandse vliegers bij de bedrijven waar we leden hebben zitten en ook alle bloedgroepen een stem geven in ons team." 

Regeringsvliegtuig Schroeven ontbreken tijdens vlucht

Er is nog geen besluit genomen over de aanschaf van een nieuw regeringstoestel. Dat schrijft minister Schultz van Haegen van Infrastructuur aan de Tweede Kamer. Wel starten onderhandelingen met een niet genoemde partij.

De Europese aanbesteding ter vervanging van de Fokker 70 PH-KBX heeft vier inschrijvingen opgeleverd van zowel nieuwe als tweedehands vliegtuigen. Over de verkoop van de twintig jaar oude Fokker zijn de onderhandelingen vergevorderd, nadat het toestel eerder al op een vliegtuigverkoopsite stond.

Tot slot meldt de minister dat ze, gezien de getoonde belangstelling, het publiek nog in de gelegenheid wil stellen de KBX te bezichtigen "op een nader te bepalen moment en wijze". Veel luchtvaartfans hadden graag gezien dat de KBX een plek in een museum zou krijgen.

Bron: Luchtvaartnieuws.nl

Tijdens een vlucht van Trenton in New Jersey naar Punta Gorda in Florida ontdekte een passagier dat van een vleugel van het toestel waarmee hij vloog schroeven ontbraken. De bijzondere ontdekking werd gedaan door een inzittende van een Airbus A319 van Frontier Airlines. De reiziger telde maar liefst twintig missende schroeven aan de voorzijde van de vleugel van het toestel waarmee de vlucht plaatsvond.

De FAA heeft het vliegtuig direct na de vlucht aan de grond gehouden tot het probleem was opgelost. Volgens de woordvoerder van Frontier was er geen moment sprake van een gevaarlijke situatie en kon het vliegtuig dezelfde dag weer vertrekken.

De luchtvaartmaatschappij doet zelf onderzoek naar de oorzaak van het voorval.

Bron: Luchtvaartnieuws.nl



Twente Airport weer open

Eind maart opent Twente Airport opnieuw zijn deuren voor het vliegverkeer. Ook voor onderhoud en 'end of life' krijgt de luchthaven weer een functie.

Voor het zover is moet een aantal aanpassingen aan het luchtvaartterrein plaatsvinden; watergangen moeten worden aangepast, baanverlichting nagekeken en een paar kleine gebouwen gesloopt. Ook worden medewerkers van de haven-dienst opgeleid.

Dit alles is nodig om de luchthaven te certificeren door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).



Tegelijkertijd trekt Defensie per 30 maart de aanwijzing van het Luchthavenbesluit in voor het militaire luchtvaartterrein Twente.

De luchthaven is de hele week open voor zakelijk vliegverkeer en van donderdag tot en met zondag voor recreatief vliegverkeer. Gecertificeerde drones kunnen daarnaast van maandag tot en met woensdag terecht op de testlocatie van het vliegveld.

Twente Airport zal nog 'op gepaste wijze' officieel worden geopend.

Bron: Up in the Sky



Stop Norwegian

De Amerikaanse pilotenbond ALPA wil dat president Trump een nieuwe lijndienst van Norwegian Air International tegengaat. Budgetmaatschappij NAI is de Ierse dochteronderneming van Norwegian Air Shuttle die komende zomer wil starten met vluchten tussen Cork en Boston.

ALPA hoopt dat Trump de in december verleende toestemming aan NAI intrekt, waarmee hij een stevig 'statement' afgeeft dat hij de voorrang geeft aan Amerikaanse banen. Als Ierse dochteronderneming kan NAI strenge Noorse arbeidswetten omzeilen en is via soepele Ierse wetten aanzienlijk goedkoper uit.

Bron: Luchtvaartnieuws.nl



Met een naar je werk

Tekst: Elie El-Hage, foto's: Michael van Baaren

Tineke (CA) zegt alvast gedag tegen haar collega's en zodra de deuren van het vliegtuig opengaan loopt ze met de opbrengst van de sales en de flight-envelop weg. Ze gaat de roltrap op, de sluis in richting Schiphol WTC en slaat plots linksaf een nauw gangetje in. De bewegwijzering geeft toiletten aan. Even later komt er een gehele TUI crew uit. Opmerkelijk! Maar wie haar volgt komt met de lift op de zevende verdieping. Daar is een goed verzorgde crewroom met direct daarnaast planning en operations. Wie de deur opent naar de crewroom ontmoet de stralende lach van gastvrouw en receptioniste Annemarije. Met wat moeite is de creatieve hand van de architect te ontdekken, die subtiel het TUI-logo heeft verwerkt in deze ruimte. De piloten mogen bij binnenkomst linksaf, de cabine zit rechts bij de grotere banken om de vlucht voor te bereiden.

Het zou niet raar zijn om te doen alsof je thuis bent. De algemene walk-in closet biedt ruimte om jassen op te hangen. Er zijn prachtige volle fruitmanden, een koffieapparaat en een spiegel voor zelfinspectie. De ontspanningsruimte heeft luie stoelen, een televisie en uitzicht op de G-pier. En mocht je je vakantie willen plannen dan ligt er een ruim assortiment aan TUI reis_magazines. Er is van alles veel TUI, zelfs mousepads!

Wie aan boord wil eten, kan voor vertrek drie ijskasten opentrekken met maaltijden naar keuze. Er zijn bakken waarin Tineke alles snel deponeert. Achter haar duizelt het van de draadloze pinautomaten, ze legt de hare terug op het laadstation waar het wacht op de volgende gebruiker. Dan kijkt ze op het mededelingenbord 'nice to read'. TUI bestaat uit jonge mensen die hun lief en leed, en vooral de geboortekaartjes, daarop delen. Een piloot wipt nog even binnen, overlegt uit gewoonte met Annemarije voordat hij iets pakt en verdwijnt weer.

Het einde van de middag nadert, het is winterseizoen, het is rustig. Tineke pakt een Wilhelmina-pepermuntje uit de pot voor een frisse adem en buiten ziet ze haar collega's wachten op de bus. Een schoonmaker komt binnen, Annemarije gaat naar huis. En dat alles met een 





Verkiezingsvragen luchtvaart

In de vorige Op de Bok heeft de redactie verkiezingsprogramma's uitgespit op onderwerpen die met luchtvaart te maken hadden. Bij sommige partijen was dat verhelderend, maar net zo vaak riep het vragen op. Enkele partijen schreven zelfs helemaal niets over luchtvaart. Genoeg reden dus voor een vervolg.

De zeven grootste partijen hebben we naar hun standpunten gevraagd. De vragen zijn afgestemd op de partij. We hebben dus niet een rijtje standaardvragen gesteld, maar juist steeds de vinger op de zere plek proberen te leggen. En die zere plek zit steeds ergens anders.

Alle aangeschreven politieke partijen hebben gereageerd. Soms met een klein compliment, soms met een boze reactie. Maar allemaal hebben ze de vragen beantwoord. Uit enkele

antwoorden blijkt dat sommige partijen nog niet helemaal goed op de hoogte zijn van bepaalde onderwerpen. Daar ligt dus een taak voor de VNV. Wij zijn tenslotte ook een kenniscentrum.

De keuze in het stemhokje op 15 maart is heel persoonlijk. Misschien heeft luchtvaart niet eens iets met die keuze te maken. Maar voor de leden die het volgende maand belangrijk vinden wat de partijen van luchtvaart vinden, is dit artikel gemaakt.

Correctie:

In het vorige artikel schreven we dat Forum voor Democratie niets zei over luchtvaart. Dat klopt niet. Op hun website staat dat luchtvaart belangrijk is en beschermd moet worden. Ook moet er meer Nederlandse zeggenschap over KLM komen.

Kiezerskeuzes



De VVD is een voorstander van een eerlijke vrije markt (blz. 95). Maar in Europa wordt dat op luchtvaartgebied tegengewerkt door oneerlijke concurrentie uit het Midden-Oosten. Ziet de VVD dat als een gevaar voor de Nederlandse en Europese luchtvaart? Wil zij daar iets tegen doen?

Concurrentie leidt voor de klant vaak tot een beter product tegen een goede prijs. Voorwaarde voor bedrijven is wel dat deze concurrentie op een gelijk speelveld plaatsvindt. Dit lijkt in geval van meerdere maatschappijen uit het Midden-Oosten niet het geval. De VVD vindt dat Nederland daar in Europees verband tegen moet blijven ageren en er zo snel mogelijk afspraken moeten worden gemaakt met deze landen uit het Midden-Oosten.

Voor de concurrentiepositie van Schiphol moeten de kosten in verhouding staan tot de andere grote luchthavens in Europa (blz. 73). Maar de securitykosten op Schiphol liggen ongeveer € 100 miljoen hoger dan bij die andere luchthavens. Wil de VVD daar iets tegen doen?

De huidige internationale veiligheidssituatie vraagt om aanzienlijke uitgaven voor securitykosten, dat is onvermijdelijk. Prioriteit ligt dan ook bij het

vergroten van de capaciteit van de marechaussee op Schiphol, waar de overheid wettelijk voor verantwoordelijk is. In 2017 wordt er geld vrijgemaakt om 135 fte extra marechaussee in te zetten. Voor 2018 gaan we opnieuw kijken wat er nodig is.

Schiphol raakt vol, maar de VVD wil Schiphol de kans blijven geven om te groeien (blz. 73). Hoe wil de partij ruimte creëren om dat te laten gebeuren?

Groeiruimte voor Schiphol blijft essentieel voor het Nederlands verdienvermogen en levert banen voor honderdduizenden landgenoten. Onderdeel van de bestaande afspraken is dat door de sector behaalde milieuwinst (bijvoorbeeld door aanschaf van de zuinigere en stillere Dreamliner ter vervanging van oudere toestellen) vanaf 2020 voor de helft kan worden ingezet voor extra vliegbewegingen. De VVD vindt dat de sector voor haar inzet moet worden beloond en alle milieuwinst moet kunnen inzetten voor groei. Dat kan zonder dat de overlast voor omwonenden toeneemt.

In het verkiezingsprogramma van de VVD staat de wens dat "cao's niet meer algemeen verbindend worden verklaard" (blz. 32). Hoe moeten wij als vakbondsleden dit zien? Komen onze collectieve af-



Woordvoerder luchtvaart VVD: Barbara Visser

spraken in gevaar? Is dit een eerste stap naar een Nederland zonder cao's?

De VVD ziet absoluut het nut van collectieve arbeidsovereenkomsten en het blijft gewoon mogelijk deze af te sluiten. Bij het algemeen verbindend verklaren worden echter grote groepen werkgevers en werknemers onder een cao getrokken die helemaal niet betrokken zijn geweest bij de totstandkoming en waarbij de cao vaak ook helemaal niet aansluit op de specifieke wensen en behoeften. Daar willen wij vanaf.



Introductie ICA CrewBid

Tekst: Jochem Baas

What to expect when you're expecting

Samen in verwachting, een razend spannende tijd. Tussentijdse bezoeken aan de specialist maken de stress niet minder. Zal alles wel goed gaan en waar houden we rekening mee? Komt het vroeg of komt het laat? Welke keuzes zullen we moeten maken? De introductie op ICA van biedplatform CrewBid houdt de gemoederen bezig. Gaat het nu dan echt gebeuren? Alles lijkt erop dat bij deze publicatie de eerste fase op de 777/787-divisie live staat. Waar mogen de kersverse bezitters van het biedplatform rekening mee houden?

Als we iets zinnigs willen zeggen over CrewBid moeten we eerst terug naar 2013. In december van dat jaar sloten KLM en de VNV het zogenaamde Herfstakkoord. Ten tijde van dit overleg zag KLM zich geconfronteerd met een forse opleidingsgolf. Om te voorkomen dat deze golf de bedrijfsgroei zou remmen werden er afspraken gemaakt over externe instructie, tijdelijk extra werken en over het automatiseren van het indeelproces. Dit laatste element is waar CrewBid om de hoek komt.

Waarom een nieuw systeem?

Met de ambitie om de 777 en de 787 gemixt te vliegen, voorzag KLM een probleem in de handmatige indeel-systeem. Een divisie van dergelijk formaat, in combinatie met twee types, zou voor een indeler niet te overzien zijn. Ook de VNV zag in dat dit problemen zou gaan opleveren. Zodoende werd in het Herfstakkoord afgesproken dat KLM naar een geautomatiseerd indeelsysteem mocht overstappen, zoals vliegers het wellicht kennen van Europa. Een voorwaarde bij deze overeenkomst was dat de vliegers ten minste een gelijke hoeveelheid invloed hielden op hun

rooster. In het noodpakket van 2016 werden aanvullende afspraken gemaakt over de tijdlijn van de invoering van CrewBid.

Broertje van Interbids

CrewBid is de meeste recente opvolger van Interbids, beide ontwikkeld door Jeppesen. Simpel gezegd zou je CrewBid kunnen vergelijken met een digitaal verlanglijstje. Je kunt naast de bekende harde vlucht- en vrijetijdsverzoeken (requests) ook voorkeuren aangeven voor de rest van je indeling. Deze voorkeuren of biedingen noemen we softbids.

Vergelijkbaar met digitaal verlanglijstje

In aanloop naar CrewBid hebben de 747- en A330-divisie alvast een vereenvoudigde handmatige versie van de softbids, namelijk de kantlijnverzoeken in gebruik genomen. Door de introductie van CrewBid op de 777/787 krijgen nu alle ICA-vliegers de mogelijkheid om 'zachte' biedingen doen.



Wie maakt mijn indeling

Om de groei van de 777/787-divisie te faciliteren is deze divisie al eerder overgegaan naar een automatische indelingstool VICI, vroeger bekend als Carmen. Dit indeelsysteem bevat een optimizer die verschillende indelingssimulaties draait. Het systeem maakt talloze verschillende indelingen die het vervolgens optimaliseert.

Carmen en VICI is hetzelfde systeem

Of een indeling goed of slecht scoort is afhankelijk van de hoeveelheid punten die gaandeweg gescoord zijn. Deze punten of Carmen-dollars, kan het systeem onder andere verdienen door het toekennen van softbids. Uiteraard krijgt het systeem de opdracht mee om alle vluchten te bemannen en het liefst op een efficiënte manier. Of een softbid toegewezen wordt hangt dus onder andere af van crewsterkte, of de softbid efficiënt past tussen je harde verzoeken, maar ook van de hoeveelheid 'gewicht' die de vlieger aan zijn softbid hangt.

Het dashboard en de motor

We horen je denken: VICI, Carmen, CrewBid. Wat is het nu? Carmen en VICI is hetzelfde systeem. Twaalf jaar geleden is na wat niet nader te beschrijven herrie in de keuken de naam Carmen veranderd in VICI.

De relatie tussen VICI en CrewBid ligt als volgt. Als analogie kun je je een dashboard met een verbrandingsmotor voorstellen. Op het dashboard (CrewBid), stelt de vlieger zijn spreekwoordelijke verlanglijstje samen. Dit verlanglijstje wordt

vervolgens meegegeven aan de motor (VICI) om zijn 'runs' mee te gaan maken. De best scorende runs, zullen uiteindelijk het fundament van de nieuwe indeling vormen. CrewBid is puur de webinterface waar de vlieger zijn voorkeuren in aangeeft. Het indeelsysteem VICI draait inmiddels meer dan een jaar en wordt nu dus uitgebreid met een digitale omgeving toegankelijk voor de vlieger (CrewBid). Via deze omgeving geeft de vlieger de indeelcomputer (VICI) zijn voorkeuren mee.

Verzoekenregeling op de schop?

Binnen het vliegerkorps wordt soms argwanend gesproken over de invoer van dit nieuwe Jeppesen-systeem. Met name de ex-Europavlieger weet dat softbids niet altijd toegewezen worden en dat er pas uitsluitel is bij publicatie van het rooster. Daarnaast zijn er mensen bezorgd dat de verzoekenregeling zoals we die nu kennen zal gaan veranderen.

Thomas Luijten, voorzitter van de VNV-werkgroep omtrent CrewBid, antwoordt hierop als volgt: *De verzoekenregeling zoals wij die kennen zal niet zomaar op de schop gaan. Het uitgangspunt bij de invoering is*

de regeling zoals die nu in de cao afgesproken is. Het nieuwe systeem brengt een hoop goede nieuwe features. Naast de introductie van de softbids, waarmee de vlieger allerlei extra voorkeuren kan aangeven, wordt uiteindelijk ook het verzoekenstelsel transparanter.

De digitalisering van harde verzoeken zal nog niet direct gebeuren met CrewBid. Dat systeem blijft in eerste instantie nog zoals we gewend zijn, waarbij de incorporatie in Crewbid later dit jaar zal volgen. De vlieger krijgt dan up-to-date inzage in vluchten die nog openstaan. Daarnaast wordt buiten de peildatum zichtbaar welke senioriteitsplaats jij hebt ten opzichte van andere vliegers die geboden hebben. Een beetje zoals we gewend zijn in het nieuwe IPB-systeem van de Travelshop. Op die manier wordt het systeem voor iedereen transparanter en kun je eventueel je keuzes hierop aanpassen.

Fase 1 start eind van deze maand

Mochten er zich in de toekomst middels aanpassingen nog betere mogelijkheden voordoen voor de vlieger om grip te krijgen op zijn rooster, dan staat de VNV open voor gesprek.

Fase 1

De introductie van CrewBid wordt op ICA in twee fasen gedaan. Fase 1 beslaat tijdelijk een beperkte functionaliteit van het systeem. Deze fase gaat eind februari live, en zal dus waarschijnlijk actief zijn op het moment dat u dit leest. Wat kunt u allemaal doen in fase 1? In deze fase kunt u via een softbid voor vier variabelen voorkeuren opgeven. De eerste spreekt voor zich en is de lengte van de trip. De tweede beslaat een voorkeur voor de lengte van het reisverlof. Een derde



variabele die ingegeven kan worden is de voorkeur voor een aan- of afmeldtijd. Een vlieger kan met deze input bijvoorbeeld voorkeur aangeven voor alle vluchten die aanmelden na 15.00 uur 's middags. Op deze zelfde manier kan de vlieger voorkeur geven voor reizen die bijvoorbeeld voor 11.00 uur 's ochtends afmelden. De laatste optie kennen we uit de kantlijnverzoeken en is een regioverzoek. Er zal aangevraagd worden met drie regio's – Oost, Midden, West – waar een vlieger zijn voorkeur voor kan uitspreken.

Combineren van biedingen

Nieuw op ICA bij de introductie van CrewBid is dat meerdere biedingen (softbids) gecombineerd kunnen worden. De vlieger kan voor elke voorkeur instellen in welke maanden (of weken) de voorkeur geldig moet zijn. Daarnaast kan de vlieger door een combinatie van biedingen voorkeur aangeven voor bijvoorbeeld een regio plus een reis lengte of een combinatie van laat aanmelden met een lang reisverlof.

Fase 2

Waar fase 1 nog een soort 'light' versie van CrewBid is, zal in fase twee een volledig biedingensysteem worden uitgerold zoals we dat ook op Europa kennen. In de planning is afgesproken dat KLM en de VNV gezamenlijk een maximale inspanning zullen leveren om fase 2 van CrewBid in 2017 op te leveren.

Grip op roosters zal flink toenemen

Er zijn een aantal dingen anders in fase 2. Ten eerste zal in deze fase de periode waarover je biedingstaart genormaliseerd wordt vergroot worden tot ten minste drie weken. Dit betekent dat VICI de biedpunten over een langere periode mee gaat wegen en zo beter de mogelijkheid krijgt om onderscheid te maken welke biedingen echt belangrijk zijn voor de vlieger. Het systeem kijkt verder vooruit naar welke biedpun-

Een technisch verhaaltje

Bij het invullen van een softbid kan de vlieger een hoeveelheid 'gewicht' of punten aan een bieding hangen. Een soort eenheid die beschrijft hoe zwaar een voorkeur moet meetellen. CrewBid normaliseert automatisch alle toegewezen punten naar een taartverdeling per week. Het bepaalt als het ware de prioriteit van de afzonderlijke biedingen die een vlieger gedaan heeft. Stel je selecteert voor een bepaalde week drie voorkeuren, met allemaal 100 gewichtspunten. Omdat in verhouding de gewichten gelijk zijn hangt CrewBid voor deze week 1/3 van je totale biedingstaart aan elk verzoek. Indeelsysteem VICI zal later zoveel mogelijk biedingstaart (Carmen-dollars) proberen te verzamelen om een goede score op zijn indeling te krijgen. Biedingen met een relatief groot taartstuk zullen dus meer kans hebben om toegewezen te worden.

Een voorbeeld

In dit systeem van normalisering (prioriteit van voorkeur), werkt het vaak het best om een wat kleinere hoeveelheid duidelijke biedingen in te voeren. Een voorbeeld: ik geef 100 punten aan een bieding om naar het oosten te vliegen omdat ik nou eenmaal echt graag die kant op wil. Daarnaast geef ik ook 20 gewichtspunten aan een voorkeur voor lang reisverlof, want als ik die ook krijg is het mooi meegenomen. De bieding voor het oosten doet nu voor 5/6 biedingstaart mee (100 punten van totaal 120 ingezet) en de bieding voor lang reisverlof doet voor 1/6 biedingstaart mee (20 punten van totaal 120). De softbid voor het oosten telt nu relatief zwaar mee en maakt goede kans om toegewezen te worden. Misschien ziet VICI zelf wel ruimte om daarnaast ook je andere softbid goed te keuren. Echter, wanneer je een grote hoeveelheid verschillende biedingen invult verwateren langzaam de gewichten van de afzonderlijke biedingen. De kans bestaat hierdoor dat VICI geen enkele van je biedingen toewijst omdat hij het te verdienen taartpuntje te klein acht. Europavliegers weten uit ervaring met Interbids dat het helpt om voornamelijk biedingen in te vullen waar je echt een sterke voorkeur voor hebt.

ten in welke weken zitten en krijgt zo meer ruimte om naar bepaalde biedingen toe te roosteren.

Daarnaast zullen er ook onder de motorkap wat dingen veranderen in fase 2. In uitroffase 1 is het systeem nog op bepaalde punten uitgekleeft. In fase 2 zal de volledige systematiek van toewijzen onder de kap, zoals die ook op Europa succesvol is gebleken, op ICA worden geïmplementeerd.

Als laatste komen er in deze fase nog extra typen voorkeuren bij. Voorbeelden die vliegers potentieel mogen verwachten zijn biedingen op specifieke vluchtnummers, voorkeur voor een reserveblok, de buddybids en rule relaxations.

CrewBid op Europa

Ook Europa zal in 2017 gaan overstappen van Interbids naar CrewBid.

Voor de Europavliegers zal er qua systematiek weinig veranderen. De grootste verandering is dat de harde verzoeken ook daar uiteindelijk in CrewBid worden geïmplementeerd. Er zal dan uiteindelijk één systeem zijn voor het doen van softbids, tezamen met Superjoker, Supervlucht, Clicks en ingang JV.

Wennen

Zoals met alle nieuwe dingen zal het werken met CrewBid voor iedereen even wennen zijn. Zowel KLM als de VNV zijn van mening dat er met CrewBid stappen in de goede richting gemaakt worden. Met name wanneer fase 2 draait, zal de grip op de roosters bij de vliegers significant moeten toenemen. Ook zal het volledige indeelproces meer transparant worden voor de vlieger. In zijn algemeenheid zouden we veilig kunnen zeggen: het duurt even, maar dan heb je ook wat. ☺

Kiezerskeuzes



In het verkiezingsprogramma van de PvdA staat dat Schiphol alleen mag groeien als dat kan door schonere en stillere vliegtuigen (blz. 55). Maar is niet al meteen winst te behalen door een strenger selectiebeleid? Door strenger op te treden tegen luchtvaartmaatschappijen die geen toegevoegde waarde hebben voor Nederland?

De PvdA heeft eerder in debatten aangegeven dat het graag de mogelijkheden onderzoekt om strenger op te treden tegen luchtvaartmaatschappijen die geen toegevoegde waarde hebben voor Nederland. Zij zouden bijvoorbeeld in plaats van op Schiphol op Lelystad, Eindhoven of Rotterdam kunnen landen. Daarvoor is echter onderzoek nodig bij de Europese Commissie om te kijken of dit niet indruist tegen de regels van de vrije markt. Het vertrekken van bepaalde vluchten en luchtvaartmaatschappijen levert uiteraard ruimte op om te groeien, maar wel tot het huidige plafond uit afspraken tussen bewoners en sector. Aan de Alderstafel is afgesproken dat er tot 2020 500.000 vliegbewegingen worden toegestaan op Schiphol. De PvdA staat achter deze afspraken, tenzij in goed overleg met de bewoners iets anders overeen kan worden gekomen. Verdere groei van Schiphol door schonere en stillere vliegtuigen kan pas na 2020 plaatsvinden.

De PvdA heeft de afgelopen vier jaar de staatssecretaris voor luchtvaart mogen leveren en op die manier een mooie bijdrage geleverd aan de Nederlandse luchtvaart. Maar bij veel problemen is voor de oplossing doorverwezen naar Brussel. Is het niet mogelijk problemen ook nationaal aan te pakken? Bijvoorbeeld de schijnconstructies in de luchtvaart en Pay-2-Fly?

Voor de PvdA staat een eerlijke boeterham voor werknemers voorop, ook bij piloten. Daarom hebben we het punt van schrijvende Pay-2-Fly constructies de afgelopen jaren meermalen aangekaart. Helaas kan de Nederlandse overheid niet zomaar ingrijpen bij buitenlandse bedrijven. Deze luchtvaartmaatschappijen gaan echter zo ver in het schenden van de arbeidsvoorwaarden dat er toch een onderzoek komt naar deze malafide praktijken. Wij zijn daar blij mee en hopen dan ook dat de staatssecretaris of het nieuwe kabinet snel actie zal ondernemen zodat er niet alleen een eerlijk speelveld komt, maar dat piloten ook weer een normaal loon kunnen verdienen.



De laatste jaren hebben veel jonge piloten problemen met het vinden van een baan. Daardoor zijn zij slachtoffer geworden van bedrijven die geld verdienen door jonge piloten (met hoge studieschulden) te laten betalen om te werken. Wat wil de PvdA doen tegen deze problemen?

De luchtvaartscholen waren overvol. Met eurotekens in de ogen haalden vliegscholen zoveel mogelijk studenten binnen; de kassa moet immers rinkelen. Niet alleen de kwaliteit van de opleiding, maar ook het aantal studenten dat daarna de arbeidsmarkt opgaat staat daarmee ernstig onder druk. Wij verwerpen dat. In Kamervragen hebben we eerder al aangegeven dat deze scholen strenger gecontroleerd moeten worden, maar ook dat winstbejag geen doel van de opleiding mag zijn. We zijn blij dat de staatssecretaris onderzoek verricht naar de mogelijkheden om samen met de sector tot een oplossing te komen en dat de pilotenopleiding eventueel zelfs een hbo-opleiding wordt.



Woordvoerder
luchtvaart PvdA:
Duco Hoogland

Kiezerskeuzes



PARTIJ VOOR DE VRIJHEID

Wat vindt de PVV nou eigenlijk van de Nederlandse luchtvaart?

Wij dragen de luchtvaart niet alleen een warm hart toe vanwege de bereikbaarheid van, onmisbaarheid voor, de BV NL en het voortbestaan in de wereldtop van onze mainport Schiphol als Siamese tweeling van KLM met elkaars versterkende financieel-economische en sociaal-maatschappelijke belangen maar niet in de laatste plaats vanwege pure passie. Met name Schiphol en KLM hebben ons land, net als de maritieme sector, wereldwijde naam en faam bezorgd en zijn een onmisbaar onderdeel van de Nederlandse economie en werkgelegenheid geworden, behorende tot de grootste particuliere werkgevers van ons land. Dat wij het niet alleen bij loze verkiezingsretoriek houden blijkt uit de vele door ons geagendeerde luchtvaarthandelingen en het hoogste aantal acties en ingediende regeringsverzoeken waaronder de breed aangenomen motie ten behoeve van een toekomstbestendig en concurrentieresistent nationaal luchtvaartplan.



Woordvoerder
luchtvaart PVV:
Dion Graus

Schiphol groeit, maar raakt ook vol door een slecht selectiebeleid. Luchtvaartmaatschappijen die niets toevoegen aan de Nederlandse werkgelegenheid en economie krijgen ruimte ten koste van bijvoorbeeld KLM en Martinair. Kan en wil de PVV hier iets tegen doen?

Sterker nog, ik ageer hier al jaren tegen en heb er zelfs moties voor ingediend die helaas niet werden gesteund door de benodigde Kamermeerderheid. De PVV is er voorstander van dat vliegmaatschappijen met Nederlandse basis voorrang krijgen, eigen airlines eerst! Ze behoren tot de fundamenten van onze economie en werkgelegenheid en maakten onze mainport mede groot. Voorts raakt Schiphol 'vol' door het achterhaalde Aldersakkoord. Deskundigen en ingewijden bevestigen dat Schiphol tot 800.000 vliegbewegingen per jaar kan groeien. Alders achter geraniums, het huidige selectiviteitsbeleid in de prullenbak, op naar Schiphol City, dé luchtvaartstad van de wereld.



De PVV wil uit de EU. Britse luchtvaartmaatschappijen zoals British Airways en easyJet voorzien grote problemen na hun Brexit. Is dat PVV-standpunt niet een nadeel voor internationaal opererende bedrijven zoals KLM, Transavia en Martinair?

Pas op, we zijn vóór Europa, economische samenwerking en bilaterale handelsverdragen. Zwitserland was de trage Brusselse bureaucraten zelfs voor met China. De onoverkomelijk voorspelde problemen rondom Brexit bleven vooralsnog uit en er zijn genoeg ter zake deskundigen die aangeven dat de voordelen uiteindelijk zwaarder zullen wegen dan de nadelen. Laat troebel water staan tot het helder wordt. De grootste bedreiging voor onze luchtvaart en behoud van hubfunctie Schiphol wordt gevormd door valse concurrentie uit het Midden-Oosten door bijvoorbeeld staatssteun, ontbrekende EU-belemmeringen en brandstofvoordelen, zo ook uit Azië doordat men daar evenmin hinder ondervindt van strenge milieueisen en Aldersiaanse geluidsbelemmeringen, arbeidsvoorwaarden buiten beschouwing gelaten. Daarnaast zijn er EU-lidstaten zoals Ierland die het mogelijk maken dat low cost carriers via dubieuze constructies de toch al ongelijke Europese markt om zeep helpen. De Golfstaten en Aziaten lachen ons uit en hebben meer baat bij de EU en het huidige beleid dan onze vaderlandse luchtvaartsector. Mark my words! 

Tjeerd Duursma (1937)

heeft zijn vicepresident nog gevraagd: Hadden wij onenigheden? Nee, dat kon Wim van Beek zich ook niet herinneren. Maar Van Beek had al toegezegd met Frits Paymans een team te vormen. Duursma werd in '87, met helikoptervlieger Nick Dekker als VP, gekozen als president voor zijn derde termijn. In die periode kwam o.a. de doorvliegeregeling bij verminderde productie.

Moeder Duursma wilde eigenlijk niet dat hij ging vliegen. Te gevaarlijk. Daarom begon hij eerst een studie wis- en natuurkunde in Groningen. De overronkende Harvards van de RLS trokken hem toch naar Eelde. Iemand van hogerhand heeft moeders moeten overtuigen.

Op het nippertje ontliiep hij begin jaren '60 bij KLM ontslag vanwege (tijdelijke) inkrimping. In de ledenraad kreeg Tjeerd het voor elkaar de woonkosten in de buurt van Schiphol gecompenseerd te krijgen voor mensen die wellicht spoedig konden terugkeren.

In de jaren als eenbander/navigator studeerde Tjeerd af als econoom. Hij was in die tijd een van de twee academisch geschoolde vliegers. Een rijke vakbondscarrière volgt: ledenraad, pensioencommissie en acht jaar bestuur. Zijn vliegcarrière is even bijzonder: naast de Constellation alle Douglas-vliegtuigen, behalve de DC-2 en de DC-5. Als gezagvoerder DC-10 ging hij met pensioen. Hij woonde na zijn pensioen 23 jaar op Bonaire.

Toen Duursma bij zijn eerste presidentschap in 1983 Sergio Orlandini ontmoette, maakte deze een flauwe opmerking over de vakbondsleder met de naam Duursma. Tjeerd kon niet anders antwoorden, terwijl hij de hand van Orlandini nog vasthad, dan: Ik zal mijn uiterste best doen de naam eer aan te doen.

Foto: Maarten van Haaff



Extra lampen, extra veilig?

Wellicht bent u ze al eens tegengekomen: Runway Status Lights. Voor Europa-vliegers helemaal nieuw, alleen op Parijs Charles de Gaulle is het systeem mondjesmaat actief. ICA-vliegers hebben zich wellicht al eens verbaasd in Washington of New York over de extra rij lampen op de baan, of juist vóór het oversteken ervan.

Tekst: Wouter Houben, bestuursafdeling Vliegtechnische Zaken

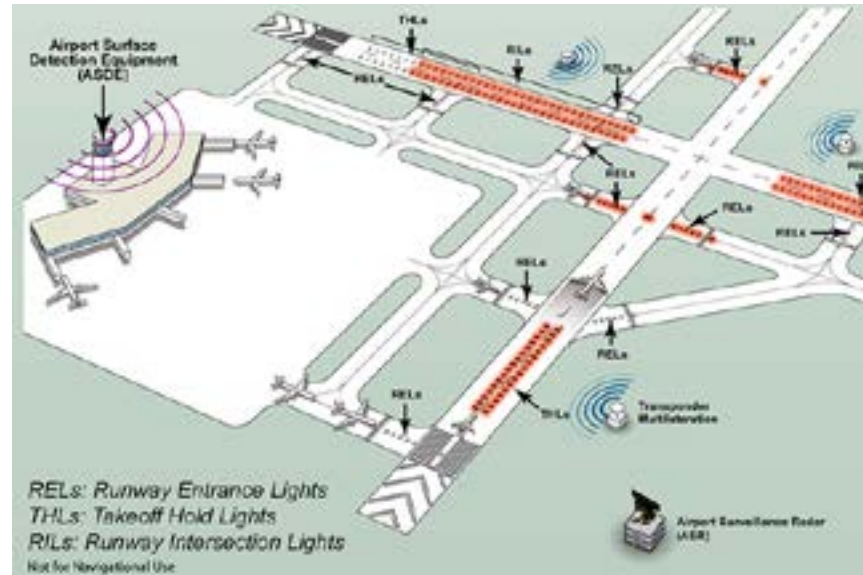
De vraag is of het daadwerkelijk iets toevoegt. Daarom kijken we eerst naar het systeem zelf, om vervolgens te bezien of het doel, het verminderen van het aantal serieuze 'runway incursions', haalbaar lijkt. Die noodzaak tot reductie lijkt rechtvaardig. Zo zijn er op CDG gemiddeld dertig incidenten per jaar te melden waarbij een vliegtuig of voertuig onvoorzien op een baan reed. Jaarlijks krijgen drie tot vijf van die incidenten zelfs het stempel 'hoog risico' en hadden ze heel anders kunnen aflopen...

How stuff works

Al in 2005 is in de VS getest met een systeem, los van bestaande systemen, dat helemaal autonoom functioneert. Een verkeersleider heeft dus nauwelijks invloed op de lampen die de bewustwording van vliegers en luchthaventerreinchauffeurs rond

de start- en landingsbanen moeten verhogen. Hij kan hooguit de lichtintensiteit aanpassen, en bij incorrect functioneren een 'kill switch' omzetten. Die bewustwording wordt verkregen door een serie lampen in rijrichting, opgesteld naast bestaande (taxi-)baanlampen, die rood oplichten als het onveilig wordt geacht om een baan te kruisen of om ervan op te stijgen.

Dat systeem werkt dus helemaal op zichzelf, en krijgt zijn informatie van grond- en terminalapparatuur, zoals de grond- en de approach radar (voor de whizzkids onder ons: via een interface met de ASDE-X Data Distribution Unit). Ingewikkelde logaritmen zorgen er vervolgens voor dat de juiste lampen worden aangestuurd. In principe zijn er daarvan twee soorten: Baan Ingang Lampen (Runway Entrance Lights, RELs) bij afslagen en kruisingen van een start-



baan met een taxibaan, en Take-off Hold Lampen (THLs) op de startpositie van de baan zelf.

De RELs gaan vervolgens aan als er een vliegtuig aan de start begonnen is, zodat al het verkeer dat die baan nadert zelf duidelijk ziet aan een enkele rij rode lampen dat oversteken of oplijnen niet veilig is. Daartoe worden dus niet alleen de posities van alle voertuigen, maar ook hun snelheid nauwlettend door de computer in de gaten gehouden, om in te schatten of een vliegtuig bijvoorbeeld taxiëert of op het punt staat om op te stijgen. Die snelheid waarbij dat gebeurt kan worden ingesteld, waarbij dertig knopen een geschikte waarde lijkt.

Maar ook een landend vliegtuig binnen een bepaalde afstand triggert REL-verlichting. Behoorlijk 'sophisticated' dus en de tijd van relais en lussen in de grond ver voorbij. Het is zelfs zo verfijnd dat verlichting uitgaat twee à drie seconden voordat het vliegtuig daadwerkelijk langsendert; op die manier kan een verkeersleider blijven anticiperen en verkeer vlotjes de baan laten kruisen. En is het vliegtuig al van de grond? Ook dan flitsen de RELs uit.

Opstijgen?

De THLs (met de T van take-off) werken via hetzelfde principe, maar bewaken het ongeoorloofd starten op

een baan. Levensgevaarlijk vanwege de hoge 'energy state' van een opstijgend vliegtuig. Daarbij zijn twee voertuigen nodig om het systeem te activeren: één vliegtuig aan het begin van de baan en een ander vliegtuig of voertuig al op de baan, of op het punt om een baan op te rijden.

Vanuit de cockpit van het vliegtuig op de baan ziet u direct dat opstijgen een slecht plan is: een hele dubbele rij rode lampen springt aan om de bemanning te waarschuwen voor het naderende gevaar. De FAA is vervolgens duidelijk in haar advies aan u:

Whenever a pilot observes the red lights of the Takeoff Hold Lights, the pilot will stop or remain stopped. Should pilots note illuminated lights while in takeoff roll and under circumstances when stopping is impractical for safety reasons, the crew should proceed according to their best judgement while understanding the illuminated lights indicate that continuing the takeoff is unsafe.

Stoppen dus, tenzij het echt niet anders kan.

Geen klaring!

Nu duidelijk is hoe het systeem werkt, is het belangrijk te beseffen dat de lampen u geen klaring geven. Als de THLs op de baan doven, houdt dit niet in dat u geklaard bent om op te stijgen. En andersom, als u een klaring hebt gehad om een baan over te steken, maar de RELs zijn nog aan, dan dient u te blijven staan en de verkeersleider te verwittigen om dit conflict aan te kaarten. En,

anders dan dat u gewend bent bij stopbars, staan de lampen niet haaks op de rijrichting en worden ze dus niet door de verkeersleider geschakeld. Het is dus goed mogelijk dat als u bij een intersectie staat, de RELs meerdere keren aan- en uitschakelen, vanwege landend of vertrekkend verkeer.

Daarbij geldt het RWSL als een vangnet voor de lapsus van de verkeersleiding en zou daarom de prioriteit over uw keuze tussen twee tegenstrijdigheden moeten krijgen. Dat is dan ook meteen een van de risico's die we identificeren: die onduidelijkheid. Adequate training is onontbeerlijk, maar treft de VNV nog (te) weinig aan. Of wist u al van de hoed en de rand? Bottom-line: rood is STOP, en een ATC-klaring is altijd nodig.

Slecht zicht

In Montreal waar zich, dichtbij het hoofdkwartier van ICAO, ook het pretorium van IFALPA bevindt, zag men het potentieel van het genoemde lampensysteem wel in en heeft daarom een briefing pamflet voorbereid. Echter, intrinsieke, structurele veiligheidsvoorzieningen staan hoger op het wensenlijstje. Zo zou het bijvoorbeeld beter zijn om een luchthaven zodanig te ontwerpen dat banen helemaal niet hoeven te worden overgestoken, maar dat de taxibanen om startbanen heen liggen. Met andere woorden, RWSL lijkt een prima lapmiddel voor ontwerpfouten uit het verleden, maar deze verdienen dus niet de voorkeur. »



Op DFW (Dallas Fort Worth) was AAL379 geklaard voor take off van 36R en twintig seconden later stak MES3675 baan 36R over, tijdens AAL379's takeoff roll. THLs sprongen aan en AAL379 brak de start af. Na het verlaten van de baan werd AAL379 vier minuten later nogmaals geklaard voor takeoff van baan 36R.

"After cleared for take-off, we began to roll and I noticed the RWSL lights turn red. I looked down the runway and saw an aircraft crossing the runway left to right (Mesaba regional jet) and aborted the takeoff (max speed below 80 knots). The RWSL worked awesome. I noticed that BEFORE I saw the intruding regional jet."

Aldus een van de vliegers na dit incident.



Het zal daarom dan ook geen oplossing zijn op Schiphol om bijvoorbeeld runway 18C met behulp van dit systeem te mogen kruisen. Het asfalt om de Zwanenburgbaan ligt er immers al en heeft de voorkeur boven het kruisen van een actieve baan.

Ook hier in Europa, bij de Europese cockpitvereniging ECA, denkt men er zo over. Daar komt bij dat de situatie hier nog wat genuanceerder ligt: "In Amerika zijn maar weinig vliegvelden uitgerust voor Low Visibility Procedures, terwijl CAT IIIB hier gemeengoed is", aldus gewezen ECA Technical Director Heinz Frühwirth. Bij slecht zicht werkt het systeem nu eenmaal minder goed, of in ieder geval anders, omdat reeds bij de CAT III Holding Point moet worden gewacht voordat men een baan op mag rijden. En juist zo ver weg van de daadwerkelijke baan zijn nog geen RELs voorhanden.

Thuishaven

Ook in Badhoevedorp wordt de invoer en ontwikkeling van het RWSL-systeem nauwlettend in de gaten gehouden. Er ging kortgeleden zelfs al een delegatie van het Runway Safety Team (onderdeel van het Veiligheids-Platform Schiphol) naar Washington om daar een werkend RWSL-systeem live te aanschouwen en te bezien of er in Amsterdam winst mee te behalen is. De VNV was onderdeel van deze delegatie. Wellicht dat u dus over een tijdje op uw thuishaven het systeem beter zult leren kennen!

We houden u op de hoogte, en we houden een vinger aan de pols bij de uitrol ervan. Want u ziet, het systeem heeft vele voordelen maar kent ook een keerzijde die we voor u – hoe toepasselijk – hebben belicht. 📌

De FAA wil in 2017 op de volgende vliegvelden in de VS een Runway Status Lights-systeem operationeel hebben:

- Orlando International Airport (Orlando, FL)
- Phoenix Sky Harbor International Airport (Phoenix, AZ)
- George Bush Intercontinental Airport (Houston, TX)
- Baltimore-Washington International Thurgood Marshall Airport (Baltimore, MD)
- Las Vegas McCarran International Airport (Las Vegas, NV)
- Charlotte Douglas International Airport (Charlotte, NC)
- Los Angeles International Airport (Los Angeles, CA)
- Seattle-Tacoma International Airport (Seattle, WA)
- Chicago O'Hare International Airport (Chicago, IL)
- Washington Dulles International Airport (Chantilly, VA)
- LaGuardia Airport (New York, NY)
- John F. Kennedy International Airport (New York, NY)
- Minneapolis St. Paul International Airport (Minneapolis, MN)
- Newark International Airport (Newark, NJ)
- Detroit Metro Wayne County Airport (Detroit, MI)
- Ft. Lauderdale/Hollywood Airport (Ft. Lauderdale, FL)
- San Francisco International Airport (San Francisco, CA)

Bronnen:

- https://www.faa.gov/air_traffic/technology/rwsl/
- [http://www.skybrary.aero/index.php/Runway_Status_Lights_\(RWSL\)](http://www.skybrary.aero/index.php/Runway_Status_Lights_(RWSL))
- [http://ifalpa.org/downloads/Level1/Briefing%20Leaflets/Airport%20Issues/16AGEBL01%20-%20Runway%20Status%20Lights%20\(RWSL\).pdf](http://ifalpa.org/downloads/Level1/Briefing%20Leaflets/Airport%20Issues/16AGEBL01%20-%20Runway%20Status%20Lights%20(RWSL).pdf)



Kiezerskeuzes



De SP heeft zich de afgelopen vier jaar geweldig ingezet voor de Nederlandse piloten als werknemers. Vaak strijdt de partij zij aan zij met de VNV tegen onrecht. Toch zijn er vermoedelijk weinig SP-stemmers onder de leden. Is dat terecht?

Nee, we denken dat een piloot prima op de SP zou kunnen stemmen. Wellicht hebben we als partij traditioneel niet veel achterban bij Nederlandse piloten. Maar tijden veranderen en wanneer arbeidsrechten sterk onder druk komen te staan, er sprake is van oneerlijke concurrentie en het personeel hier uiteindelijk de prijs voor moet betalen, kunnen ook piloten rekenen op de steun van de SP. We zijn een partij die strijd voor solidariteit, menselijke waardigheid en gelijkwaardigheid. Dit zijn waarden die wat ons betreft losstaan van je beroep of afkomst.

Bij sommige piloten leeft misschien het beeld dat als de SP het voor het zeggen krijgt ze meteen veel meer belasting moeten betalen. In ons programma stellen we een toptarief voor van 65 procent voor inkomens boven de 150.000 bruto. Veel piloten zitten onder dat salaris. Daarnaast maakt de SP zich ook hard voor een AOW bij 65 jaar, een nationaal zorgfonds en geen internationale handelsverdragen die de positie van medewerkers ernstig schaden.

De SP schrijft in haar verkiezingsprogramma: "Oneerlijke concurrentie door luchtvaartmaatschappijen die oneigenlijke staatssteun ontvangen of die hun personeel



Woordvoerder
luchtvaart SP:
Eric Smaling

uitbuiten of onderbetalen leggen we aan banden." (blz. 41). Op welke manier zou dat kunnen? Hoe wil de SP een gelijk speelveld creëren?

De SP wil dat luchtvaartmaatschappijen die een basis hebben in Nederland zich houden aan Nederlandse arbeidsrechten. Schijnconstructies bij deze maatschappijen willen we aanpakken. Eind vorig jaar is een motie van ons Kamerlid Eric Smaling aangenomen die de regering oproept om een grondig onderzoek in te stellen bij Ryanair en WizzAir naar het gebruik van schijnzelfstandigheid.

Daarnaast heeft de SP zich ingezet om een stop te zetten op de ongebreidelde groei van Midden-Oosten carriers die met staatssteun groeien ten koste van Europese luchtvaartmaatschappijen die deze voordelen niet hebben. Voordat er een eerlijk speelveld is gecreëerd komen er wat betreft de SP geen landingsrechten bij voor deze maatschappijen uit het Midden-Oosten.

De positie van de piloot lijkt zich langzaam in de richting van de vrachtwagenchauffeur te bewegen. Ook in de luchtvaart worden vaak goedkope arbeidskrachten uit het buitenland gehaald die onder slechtere omstandigheden werken (schijnconstructies, Pay-2-Fly). Hoe moet Nederland dit bestrijden?

Hier maakt de SP zich grote zorgen om. We zien in de luchtvaart een race-to-the-bottom ontstaan. Schijnconstructies en pay-2-fly zijn voor de SP onacceptabel. We brengen deze punten keer op keer in bij debatten om zo de regering aan te sporen om een einde te maken aan deze praktijken. Deels kan dat wat de SP betreft nationaal, maar er ligt ook een rol voor Brussel zodat dit binnen de hele EU kan worden aangepakt en het personeel niet de dupe wordt van de slag om de reiziger. We willen dat Nederland hier een voortrekkersrol in speelt. 📌

Kiezerskeuzes



Woordvoerder
luchtvaart CDA:
Martijn van Helvert



In het verkiezingsprogramma van het CDA staat weinig over luchtvaart. Wat vindt het CDA van de Nederlandse luchtvaart?

Het CDA vindt de Nederlandse luchtvaart belangrijk. Wij zetten in op veelzijdige mobiliteit. Want dat is cruciaal bij de verdere ontwikkeling van de Mainport Schiphol. Daar zijn grote kansen om de mobiliteit verder te verbeteren, zeker ook als het gaat om de bereikbaarheid van Schiphol. Het CDA ziet Schiphol ten slotte als een van de grote motoren achter onze economie.

De Europese luchtvaart heeft veel last van oneerlijke concurrentie. Niet alleen uit het Midden-Oosten, maar ook door bijvoorbeeld Norwegian. Deze maatschappij vliegt via een Iers-Singaporese constructie met Thaise bemanning. Moet hier iets tegen gedaan worden of is het een normaal gevolg van globale marktwerking?

CDA-woordvoerder Martijn van Helvert heeft meerdere malen aandacht gevraagd voor de oneerlijke concurrentie van binnen en buiten Europa en dat geadresseerd bij de staatssecretaris. Het CDA staat voor een eerlijke economie. Concurrentie is goed, maar het moet wel eerlijk zijn. Het is een taaie discussie, waarbij versholend wordt achter Europese regels of internationale afspraken. Wij vinden dat de staatssecretaris hier meer op moet acteren.

Mag Schiphol groeien of moet het op slot? Is een keuze voor groei ook meteen een keuze tegen het milieu?

Schiphol mag groeien, maar wel binnen de Aldersafspraken. Daarom is het nodig dat Lelystad snel ontwikkeld wordt. We moeten daar geen tijd verknoeien, want het ventiel Lelystad is wel nodig om Schiphol verder te laten ontwikkelen.



Kiezerskeuzes



D66 heeft zich de afgelopen jaren sterk gemaakt om de inspectiediensten te versterken. Waarom willen zij dat en hoe moet dat de komende jaren verder worden uitgewerkt?

D66 vindt dat passagiers én luchtvaartmaatschappijen recht hebben op een goede inspectie. Passagiers moeten ervan uit kunnen gaan dat hun vlucht veilig is. Luchtvaartmaatschappijen en hun medewerkers moeten ervan op aan kunnen dat de regels voor iedereen gelden en er adequaat wordt gehandhaafd. Dat geeft zekerheid voor medewerkers en een gelijk speelveld voor het bedrijf. Maar: de overheid moet er wel voor zorgen dat inspectiediensten de boel op orde hebben. In plaats daarvan heeft dit kabinet stelselmatig bezuinigd op de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Daarom heeft D66 bij iedere begrotingsbehandeling juist voor méér capaciteit gepleit. Dat geeft namelijk ruimte om met bedrijven mee te denken. We moeten er juist voor zorgen dat regels vóór ons wer-



Woordvoerder luchtvaart D66: Salima Belhaj

ken in plaats van tégen ons. Op verzoek van D66 wordt nu onderzoek gedaan naar de spanning tussen capaciteit en taken bij de ILT. D66 wil er in een nieuw kabinet voor zorgen dat die balans weer zo snel mogelijk op orde wordt gebracht.

In het verkiezingsprogramma lijkt de partij, als het op Schiphol aankomt, in een spagaat te zitten. "D66 streeft naar een optimale balans tussen vliegen, wonen en het beschermen van de natuur in de regio Schiphol." (blz. 111). Kan dat in de praktijk? Zal minimaal een van de drie niet het onderspit delven?

Er zal altijd gezocht moeten worden naar een optimale balans tussen vliegen, wonen en het milieu. D66 neemt die verantwoordelijkheid. Het is een illusie om te denken dat je kunt werken met vaststaande politieke blauwdrukken als het gaat om zo'n dynamische activiteit als een internationale luchthaven. Toch maken andere partijen zich er vaak makkelijk vanaf door één belang rücksichtsloos voor het andere te stellen. GroenLinks wil het liefst dat er helemaal niet meer wordt gevlogen en heeft geen oog voor de enorme werkgelegenheid die het Nederland oplevert. Voor de VVD en PVV doet het er niet toe of omwonenden overlast hebben en wat de gevolgen zijn voor onze natuur en klimaat. Zij willen het liefst af van de belangrijke rol die de Omgevingsraad Schiphol vervult. D66 staat voor het compromis. Dat een van de drie belangen het onderspit moet delven is wat D66 betreft een valse tegenstelling. We zijn nog altijd tot een compromis gekomen. Onder andere door toepassing van nieuwe technieken, een betere



verdeling van vliegbewegingen en mensen op korte afstanden goede alternatieven te bieden voor vliegen blijft het compromis ook in de toekomst mogelijk.

Als enige partij noemt D66 de 'Single European Sky' in het verkiezingsprogramma (blz. 60). Maar staat Nederland niet machteloos in dit project? Zijn we hierbij niet teveel afhankelijk van andere landen?

Efficiënter vliegen binnen Europa betekent minder kerosineverbruik, een betere dienstverlening voor de consument en een versterking van de concurrentiepositie voor Europese luchtvaartmaatschappijen. Eén Europees luchtvaartmilieu is daarmee voor milieu, de consument en het bedrijfsleven een regelrechte win-win. D66 vindt het daarom onacceptabel dat er in Europa nog altijd onnodig wordt omgevlogen. D66 wil dat Nederland de handschoenen oppakt en dat wij in Europees verband de voortrekker worden van een coalitie van gelijkgestemde lidstaten die SES zo snel mogelijk wil realiseren. Maar meer nog wil D66 dat we ook buiten de grote Europese kaders durven denken. Zo kan het realiseren van één luchtsnelweg tussen twee landen al een groot effect hebben. Kijk naar een land als Finland dat onlangs nog de samenwerking opzocht met IJsland en het Verenigd Koninkrijk. Dat kan Nederland ook. Europa is uiteindelijk de oplossing om te komen tot één Europees luchtvaartmilieu. Maar laten we in de tussentijd met onze directe buurlanden doen wat we kunnen om meters te maken.



» **Voor wat betreft vliegen over conflictgebieden kon de VNV zich altijd erg vinden in de standpunten van D66. Helaas is het niet door de regering overgenomen. Ziet D66 bij een eventuele regeringsdeelname nieuwe kansen om de standpunten weer naar voren te brengen?**

D66 is nog altijd niet tevreden met hoe het proces van verzamelen, beoordeling en delen van informatie over conflictgebieden is geregeld. Na lang aandringen van onder andere D66 heeft de overheid sinds 2016

afspraken gemaakt met luchtvaartmaatschappijen over de optimalisering van dit proces en deze vastgelegd in een convenant. Deze afspraken betekenden slechts het formeel vastleggen van de al bestaande praktijk.

Wat D66 betreft zit de crux hem in de kwaliteit van de informatie die de overheid deelt. Ten aanzien van het vergaren en beoordelen van informatie door veiligheidsdiensten lijkt er helaas niets veranderd naar aanleiding van de MH17-ramp. De wens die D66 vanaf het eerste moment

heeft geuit, namelijk het oprichten van een specialistisch team van experts die met een luchtvaartbril naar de beschikbare dreigingsinformatie kijkt, is nooit opgevolgd door het kabinet. Dat betekent dat de door de OVV geconstateerde blinde vlek voor risico's voor de burgerluchtvaart die er kan bestaan bij inlichtingendiensten, nog altijd niet met zekerheid is weggenomen in Nederland. Dat is wat D66 betreft onacceptabel. D66 zal zich hiervoor hard blijven maken.



Kiezerskeuzes

GROENLINKS

In het verkiezingsprogramma schrijft GroenLinks dat Schiphol groot genoeg is en niet hoeft te groeien. Mag die groei stop ten koste gaan van werkgelegenheid?

Voor de Luchthaven Schiphol zijn afspraken gemaakt in het Aldersakkoord. Die afspraken waren er om omwonenden te beschermen tegen geluidsoverlast. Die afspraken worden maar gedeeltelijk uitgevoerd, maar nu al sorteert Schiphol voor op verdere uitbreiding. Dat is voor GroenLinks onbespreekbaar, want afspraak is afspraak. Schiphol moet dus meer op kwaliteit dan op kwantiteit van luchtverkeer voorsorteren. Minder luchtvracht en vooral minder korte-afstandsvluchten, waarvoor uitstekende, milieubewuste alternatieven bestaan: internationale treinverbindingen. Trein en binnenvaart geven voldoende alternatief werk.

Hoe groot is de kans dat het nieuwe mondiale CO2-akkoord voldoende effectief is? Of moet er meer gebeuren?

Er moet veel meer gebeuren. Het rapport van de VN over klimaatverandering toont aan dat de wereldwijd

Woordvoerder
luchtvaart
GroenLinks:
Liesbeth van
Tongeren



de reductieplannen onvoldoende zijn om de doelstellingen van het Verdrag van Parijs te behalen. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) laat zien wat Nederland zou moeten doen om de wereld veilig te houden van chaotische klimaatverandering. Voor een geleidelijke transitie, zoals De Nederlandsche Bank (DNB) bepleit, is het daarom noodzakelijk dat er snel verlagings van de CO2-uitstoot komt. De Klimaatwet van GroenLinks zorgt voor tools voor het behalen van deze doelen, zoals een vijfjaarlijks klimaatplan en een jaarlijkse klimaatbegroting met bijbehorende verantwoording aan het parlement.

Waarom heeft GroenLinks tegen de motie gestemd die Pay-2-Fly zou moeten bestrijden?

Het aantal beschikbare piloten overtreft het aantal vacatures in de Nederlandse luchtvaartsector. Hoe vervelend ook, dit systeem is ont-

staan door de privatisering van de Rijksluchtvaartschool, waardoor private opleidingen het niet zo nauw meer namen met de strikte toelatingseisen en vraag en aanbod uit balans raakten. Het is vooral een typisch Nederlands probleem waar prijsvechters hun voordeel mee doen. Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen zijn juist op zoek naar geschikt personeel. Uiteindelijk is de rol van de overheid vooral gericht op het garanderen van de luchtvaartveiligheid.



LIMITED EDITION

FAREWELL FOKKER 70

DUTCH AT HEART



232 pag.
255 X 180 mm
€29,95

Bestel nu jouw exemplaar via
www.fokker-70.nl

Zie ook: www.md-11.nl



DUTCH AT HEART: EEN NIEUW BIJZONDER LUCHTVAARTBOEK

Eindelijk een uniek boek over de historie van Fokker-vliegtuigen in dienst van KLM. Alle Fokker-types waarmee KLM/NLM en KLM Cityhopper ooit vlogen komen uitgebreid aan bod: van de eenmotorige **Fokker F.II** via de **Fokker F27 Friendship** naar de laatste loot uit de Fokker-familie, de **Fokker 70**.

U leest verhalen van mensen die met de succesvolle naoorlogse propeller- en straalvliegtuigen van Fokker werkten, ondersteund door uniek fotomateriaal.

U kunt *Dutch at Heart* bestellen op www.fokker-70.nl. De oplage wordt bepaald door het aantal bestellingen, dus verzekert u van uw exemplaar door het **NU** te bestellen voor de **introductieprijs**. Levering rond oktober 2017. Het boek wordt in dezelfde stijl uitgegeven als de eerder verschenen boeken over zowel de KLM-MD-11's als de Martinair-MD-11's, met een hardcover en een hoge kwaliteit van afwerking. Voor iedere liefhebber een "must have".

De opbrengst van het Farewell boek gaat naar Wings of Support

LAST CALL

**BUY
TICKETS
NOW**

VNV.NL/HOME-SWEET-HOME

Home ✈️
SWEET·HOME
festival

**ZATERDAG 11
MAART 2017**



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

**KROMHOUTHAL FOODTRUCKS
AMSTERDAM ENTERTAINMENT
FOOD&DRINKS
LIVE COOKING FEEST**