

# NVLT MAGAZINE

JAARGANG 1, NR 1, JANUARI 2005

nieuw magazine

CAO informatie

wet- en regelgeving

voor u gelezen

**NVLT**  
Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici 



Met enige trots presenteren wij...  
Het nieuwe NVLT Magazine.

Toen ik twee jaar geleden aantrad als voorzitter was één van mijn doelstellingen het NVLT Magazine weer nieuw leven in te blazen. Ik had mezelf daarvoor een jaar de tijd gegeven maar, zoals ik bij onze algemene ledenvergadering al moest opbiechten was dat niet gelukt. Nu ligt het dan toch voor u. Dankzij de vastberaden inzet van enkele leden, die nu de redactie van dit blad vormen. Enkele leden slechts, dus wie bij het lezen van dit nieuwe Magazine denkt: daar wil ik ook wel aan meewerken, is van harte welkom. Ik hoop nog steeds op meer actieve inbreng van de leden.

De Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici heeft een stabiele basis in de luchtvaartwereld veroverd. Als volwaardige gesprekspartner bij de CAO-onderhandelingen met de KLM en als informatiebron voor luchtvaartmaatschappijen bij de Nederlandse pers. Nu is het dan ook tijd geworden om onze horizon te verbreden en op zoek te gaan naar de luchtvaarttechnici buiten de KLM. Wij zullen via onze leden bij Martinair en Transavia een campagne starten om bij deze luchtvaartmaatschappijen meer leden te werven. Ook hebben we binnenkort een eerste kennismakend gesprek bij de Koninklijke Luchtmacht (KLu) om te zien of wij ook voor het technisch personeel daar iets kunnen betekenen. Voor al deze partijen geldt echter wel dat de "drive" van binnenuit moet komen.

Zelfs binnen de overheid heeft de NVLT een positie ingenomen. Bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat Divisie Luchtvaart (IVWDL) zijn we een bekende naam geworden door onze inspanningen op het gebied van de "Grandfather Rights" van de KLM-GWK. Via het Veiligheidsnetwerk voor de Luchtvaart adviseren wij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bij het maken van hun beleid op dit gebied. Op Europees niveau praten we mee tijdens de symposia van het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA). Soms lijkt het erop dat de meeste vragen op zo'n bijeenkomst van de NVLT komen en dat men op de meeste vragen van de NVLT niet direct een antwoord heeft. Goed werk dus van de NVLT-delegatie om ook hier de autoriteiten flink wakker te schudden.

Ik zie de toekomst van de NVLT en de Certifying Staff in Nederland dan ook met vertrouwen tegemoet. Het wordt steeds duidelijker hoe de verantwoordelijkheden in het luchtvaartonderhoud liggen. Ik hoop dat wij met ons allen de eensgezindheid die de eerste jaren van de NVLT zo gekenmerkt hebben kunnen overbrengen op nieuwe leden, vooral van buiten de KLM. Rest mij nog iedereen hele prettige feestdagen en al het beste voor het komende jaar toe te wensen. ■

Ronald Woudstra





### Doelstelling gehaald

Toen ik in de hectische tijd, o.a. wel of geen vakbond status, claim, geen onderling vertrouwen tussen voorzitter en KLM leiding, aanleiding vond om mij beschikbaar te stellen voor een functie in het bestuur van de NVLT had ik voor mijzelf een doelstelling.

Ik kan die het beste formuleren, zoals ik reeds bij mijn aantreden heb kenbaar gemaakt als, zorgen dat de NVLT in een normale werkbare situatie in overleg met de KLM de belangen van de leden van de NVLT kan behartigen.

Mijn stelling was, zorg dat het succes aan je gegund wordt. Daarvoor is nodig dat er op professionele wijze met de KLM wordt overlegd, zonder dat daarbij persoonlijke sentimenten een rol spelen.

Ik ben van mening dat het bestuur daar goed in is geslaagd. Sommige van de NVLT leden zullen van mening zijn, dat het allemaal veel beter had gemoeten, dat er veel te weinig is bereikt. Dat het bestuur veel te meegaand is etc. Ik hoorde die geluiden op vergaderingen maar al te vaak.

Vergeet dan niet dat; ook al ben je vakbond, het niet zo is dat je daardoor altijd je zin krijgt. Toch is er naar mijn stellige overtuiging veel bereikt, al is het maar, dat de NVLT "erkend" wordt.

Dat er nog veel te doen valt is geen nieuws; denk maar aan het herstructureren van het loongebouw. Maar daar is veel tijd voor nodig. Omdat er binnen de NVLT mensen zijn die de materie uit hoofde van hun werkzaamheden veel beter kennen dan ik, heb ik gemeend dat het nu beter is dat er uitsluitend insiders in het bestuur zitten.

Ik heb met de bestuursleden goed samengewerkt, Ron Scherft wil ik graag in het zonnetje zetten omdat hij door zijn kennis en wijze van benaderen heel veel voor de leden doet en heeft gedaan. Veel succes in de toekomst. ■

Peter Kuntz

### Even voorstellen (I)

Mijn naam is **Albert Hagen** en samen met mijn vrouw Anita hebben we 2 kinderen Johan en Mariette en wonen in Lelystad. Sinds 1987 werk ik bij de KLM en mijn huidige functie is LMM-er op schiphol centrum ( MD 11 - B777). Een jaar geleden ben ik toegetreden als bestuurslid bij de nvl.

Binnen het bestuur houd ik me op dit moment het meest bezig met de promotie en uitstraling van onze club onder andere als kersverse redacteur van dit magazine.

Ook acteer ik regelmatig onder de vleugels van Ron, in diverse overlegorganen binnen het KLM bestel. Mijn motivatie kun je omschrijven met de volgende woorden:

*Het is niet de kunst te bereiken wat je kunt bereiken, maar het is de kunst te bereiken wat je wilt bereiken.* ■



## Even voorstellen (2)

Mijn naam is **Ben Erkens**, 42 jaar, getrouwd met Marga en we hebben een zoon Joost.

Sinds kort heb ik de functie van secretaris bij de NVLT overgenomen van Ferry Laplooi. Op de MTS heb ik de studie-richtingen Energie-techniek en Electronica gevolgd. In april 1985 kwam ik bij de KLM in dienst als elektrisch monteur lijndienst H11, waar gewerkt werd aan de B-747 en de DC-10. Via de KLM avond- en dagschool haalde ik mijn VOM en VOT papieren.

Voor mijn 1e type-training ging ik naar de Marine Luchtvaartdienst in Valkenburg (Z-H). De KLM onderhield tijdens de zomermaanden in H12 de Lockheed Orions van de MLD en daar waren vacatures voor Elektrische GWK's ontstaan. Samen met een andere collega zaten we daar 4 maanden op cursus. 2 jaar lang was ik alleen voor de Orions bevoegd. Daarna kwam in 1990 de elektrische type-cursussen voor de B747 en in 1991 voor de DC-10.

Bij de overgang van 3 (electrisch/radio/mechanisch) naar 2 vakgroepen (avionisch/mechanisch) koos ik ervoor om avionisch GWK te worden. In 1993 werd de TD gereorganiseerd en kwam de DC-10 samen met de A-310 in H10 (Business Unit AM). Ik verhuisde mee naar H10 en kreeg daar cursussen voor de A-310 avionisch, B-767 avionisch en DC-10 radio en KDC-10 radio.

In 1998 werd Maintenance-Unit AM weer opgeheven en keerde ik terug naar H11 waar ik ooit was begonnen. Veel nieuwe gezichten na 10 jaar afwezigheid, maar ook een hele hoop oude bekenden.

Vervolgens kwamen de MD-11 en de B747-400 er nog als vliegtuigtype bij en vielen de andere type af. Om line-maintenance ervaring op te doen vroeg ik om overgeplaatst te worden naar Schiphol-Centrum. Daar ben ik nu bijna 2 jaar, afwisselend de B747-400's en MD-11's afhandelend.

Als hobby's heb ik me altijd al bezig gehouden met computers en (data-) communicatie.

Help parttime bij Airchips, de computervereniging van de KLM en knutsel veel thuis aan computers.

Op het werk houd ik me bezig met zaken die te maken hebben met wet- en regelgeving, arbo, milieu en HERAM.

Ik draag de NVLT een warm hart toe en heb me daarom opgegeven als bestuurslid. ■



## Een beetje afscheid ...

Alhoewel ik mijn functie als secretaris van de NVLT al in mei heb neergelegd heeft men mij toch verzocht nog een stukje te schrijven voor de eerste heruitgave van het NVLT magazine. In juni 2000 vlak na de oprichtingsvergadering ben ik gevraagd om in het oprichtingsbestuur plaats te nemen. En dat zal mij nog lang heugen.

Toch heb ik deze tijd enorm leerzaam gevonden en heb ik mij op paden begeven waarvan ik nooit had kunnen dromen dat ik ze eens zou bewandelen.

Natuurlijk hebben we vele dieptepunten maar ook hoogtepunten beleefd. Het zijn een paar hectische jaren geweest die we met overweldigende steun van de leden hebben overleefd. Wat er is overgebleven is een stabiele hechte vereniging met een betrokken achterban. De Certifying Staff wordt nu in luchtvaartland een stuk serieuzer genomen en de rol die zij speelt voor de vliegveiligheid wordt nu meer op zijn waarde geschat dan ooit tevoren. Dit komt met name naar voren uit het feit dat we in toenemende mate worden benaderd door de media, opleidingsinstututen, (overheids)instanties en bedrijven met allerhande vragen over de luchtvaart, veiligheid en onze expertise van de wet- en regelgeving. Dit sterkt mij in de overtuiging dat we op de goede weg zitten..

Ikzelf opereer nu meer op de achtergrond. Op dit moment maak ik deel uit van de onderhandelingsdelegatie voor de nieuwe KLM CAO en heb mij voorgenomen hand- en spandiensten voor het magazine te verrichten. Rest mij nog het bestuur en speciaal de nieuwe bestuursleden Ben Erkens en Albert Hagen veel succes toe te wensen bij het verder uitbouwen van de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici. ■

Ferry Laplooi

In het vernieuwde NVLT magazine is het niet de bedoeling over arbeidsvoorwaarden te berichten. Dit gegeven zullen we in volgende magazines dan ook respecteren

Echter, in deze eerste editie van het vernieuwde NVLT magazine is het misschien goed eens te praten over hoe de NVLT met arbeidsvoorwaarden omgaat en hoe zij op een verantwoorde manier met werkgevers probeert te komen tot afspraken die ons, de leden, in een betere positie kunnen brengen

Er is veel mis in het domein van de Collectieve Arbeidsovereenkomsten. Veelal zitten regelingen in bedrijven verankerd in historische afspraken en voldoen deze niet meer aan de behoeften van deze tijd. Vaak verlopen afspraken langs de lijnen van - door de regering opgelegde - wetten en vertonen daardoor weinig flexibiliteit. Andere zaken, en dan vooral de primaire arbeidsvoorwaarden zoals o.a. loon en vergoedingen voor onregelmatige diensten, krijgen vaak weinig ruimte doordat er veel wordt geïnvesteerd in secundaire arbeidsvoorwaarden.

Het is hierin dat de CAO onderhandelaar zijn kunstje moet vertonen en een evenwichtig arbeidsvoorwaarden pakket moet zien te onderhandelen.

Nog moeilijker wordt het als het economische tijtgen zit en de behoefte aan betere primaire arbeidsvoorwaarden groter wordt. Gelijkertijd weten de werknemers vaak niet waar de investering in secundaire arbeidsvoorwaarden zit omdat zij deze pas nodig hebben in uitzonderlijke situaties waar we gelukkig niet allemaal mee geconfronteerd worden.

Ook de onderhandelaars van de NVLT werden in de afgelopen twee jaar met deze feiten geconfronteerd. Het was moeilijk, vooral omdat er een luide schreeuw klonk vanuit de achterban om een betere, meer rechtvaardige beloning terwijl de ogen van de onderhandelaars werden geopend door de problematiek van starre en vervuilde functiewaarderingssystemen en andere oorzaken welke het onrechtvaardigheidsgevoel in de achterban aanwakkeren

Daarbij wordt er in onze eigen achterban toch ook veel waarde gehecht aan de secundaire arbeidsvoorwaarden. De vele sociale regelingen die de CAO bij bedrijven kent blijven heilig en moeten we dus zoveel mogelijk in stand zien te houden. Dat trekt echter wel een wissel op de mogelijkheden tot verbetering van de primaire arbeidsvoorwaarden.

Het luchtvaartbedrijf is een fragiele onderneming. Er hoeft maar wat mis te gaan in de wereld en deze bedrijfstak ondervindt direct negatieve - financiële - gevolgen. Denk daarbij maar aan de terugvallende economische ontwikkelingen in 2001, terroristische aanslagen, uitbraak van epidemieën en de toename van het aantal "low budget carriers".

De bandbreedte tussen een gezonde en ongezonde financiële situatie is erg smal en maakt dat er maar weinig middelen beschikbaar zijn om grote loonstijgingen te kunnen realiseren.

Als gevolg hiervan is één van de oplossingen om voor de werknemer betere primaire arbeidsvoorwaarden te kunnen realiseren, uitruil van arbeidsvoorwaarden. Gezien het voorgaande - de hang naar secundaire arbeidsvoorwaarden - balanceren we daarmee op het randje van wat mogelijk is en wat de achterban toereert.

Een manier om te kunnen komen tot betere - financiële - waardering is verbetering van de productiviteit en inzetbaarheid van de werknemers. Meer werk zetten met hetzelfde aantal medewerkers of het zelfde werk met minder medewerkers. Op dit speelveld zien wij mogelijkheden resultaten te behalen die voor beide partijen een voordeel kunnen opleveren. Daartoe zullen we een aantal rigide maatregelen in de CAO moeten aanpassen of zelfs geheel loslaten. Ook zullen de werknemers zelf een meer professionele houding moeten aannemen ten opzichte van hun beroep. Daarmee doel ik dan niet op de technische professionaliteit maar specifiek op de arbeidsethiek. Flexibel omgaan met roosters en slimmer werken leveren voor beide partijen voordelen op die omgezet kunnen worden in betere beloning van de werknemer.

Daarbij is het van het grootste belang dat er een culturomslag komt. In de Nederlandse samenleving is die trend al ingezet met de kabinetsvoorstellen die zoveel ophef hebben veroorzaakt.

De grote protestmanifestatie op het museumplein in Amsterdam op 2 oktober toont wel aan dat de Nederlander nog niet klaar is voor grote veranderingen ineens en we zullen dan ook binnen het bedrijfsleven heel zorgvuldig moeten omgaan met 'verruwing' van de arbeidsvoorwaarden.

Hoe vervelend ook, de neiging tot vereenvoudiging van wetten en arbeidsvoorwaarden is duidelijk aanwezig en die trend is waarschijnlijk onomkeerbaar.

Als kleine vakbond - die op dit moment voornamelijk binnen de KLM actief is - hebben we niet veel invloed als het gaat om grote zaken als pensioenen en VUT regelingen en zullen we de resultaten moeten behalen in de gezamenlijkheid met de andere vakorganisaties. Alleen als we groeien naar een grote vertegenwoordiging van technisch personeel kan onze invloed groter worden en kunnen we ook op dit vlak zelfstandig resultaten boeken. Om die reden beperken we ons op dit moment voornamelijk tot zaken die de technici direct aangaan. Deze zaken gaan niet alleen over arbeidsvoorwaarden maar strekken zich verder uit tot opleidingen, bevoegdheden, Europese wetgeving en andere zaken waar certifying staff en mechanics da-

gelijks – bewust of onbewust - mee te maken hebben. Er is veel onduidelijkheid bij de luchtvaartbedrijven, onderwijs en overheidsinstellingen als het gaat over Europese Luchtvaartwetgeving. Onze specialisten zijn dan ook dagelijks op pad om wet en regelgeving scherp op het netvlies te krijgen en de Europese luchtvaartwetgeving - gezamenlijk met bedrijven - binnen de organisaties geïmplementeerd te krijgen

Vaak hoor ik de opmerking, 'we hebben niets bereikt'. Wie echter goed om zich heen kijkt ziet dat er wel degelijk iets bereikt is. Bij de KLM is een brede discussie ontstaan over de positie van de certificering staff en de verantwoordelijkheden die bij die functie horen. Ook het belang en de scope van bevoegdheden wordt steeds duidelijker bij bedrijf en werknemer.

We hebben geconstateerd dat de organisaties van de grote luchtvaartbedrijven geen ruimte tot ontplooiing bieden aan de certificering staff en dat de ruimte om het beroep van certificering staff uit te kunnen oefenen niet groot genoeg is om als algemeen bevredigend bestempeld te kunnen worden. Dit laatste is een direct gevolg van een starre en verdeelde organisatie.

Concrete resultaten die leiden tot een bevredigende "beroepsfeer" zullen niet op zeer korte termijn te verwachten zijn. De eerste stappen zijn echter wel gezet en we blijven aan die weg timmeren.

Professionaliteit, inzetbaarheid en flexibiliteit zullen voor de komende jaren de sleutelwoorden zijn die moeten leiden tot verbetering van arbeidsvoorwaarden. Afspraken hierover zullen met veel geduld tot stand moeten komen.

We zullen de technici sterker dan nu moeten organiseren waarbij we niet alleen binnen de burgerluchtvaart, maar ook in de kleine- en militaire luchtvaart moeten proberen de belangen te behartigen van mensen die maar twee dingen voor ogen hebben, n.l. vliegtuigen veilig vrij te geven voor gebruik door operators en eigenaren en, als het even kan, een beetje respect en waardering voor hun werk. ■

*Ron Scherft*



op weg naar een goede bekendheid; de vlag voorop!





Het afgelopen decennium is er veel te doen geweest over wet- en regelgeving voor de luchtvaarttechnici. Vroeger werd de wet- en regelgeving opgesteld door de Rijksluchtvaartdienst. De wetten en regels stonden o.a. vermeld in de "Nederlandse Luchtvaart Wet". Tegenwoordig heet de dienst de Inspectie van Verkeer en Waterstaat, Dienst Divisie Luchtvaart; het IVW-DL en in de Europese benaming CAA-NL (Civil Aviation Authorities – NL), of door de EASA genoemd NAA (National Aviation Authorities)

De luchtvaartwetten van de gezamenlijke Europese landen werden uitgewisseld en in Europees verband (de JAA) uitgelegd in JAR's en dienden als aanbevelingen voor de CAA's die hierbij aangesloten waren.

Inmiddels is de daadwerkelijke Europese wetgeving, de "EASA – Parts" of "implementing rules" doende zijn beslag te vinden binnen de Europese Unie. Het is niet meer een aanbeveling, maar is nu wetgeving geworden voor alle aangesloten landen. De CAA's veranderen daardoor als het ware van wetmakers en toezichthouders naar toezichthouders op de "Europese luchtvaart wet".

Voor luchtvaart technici zijn de JAR66 (wordt opgevolgd door de EASA Part66, die medio 2005 van kracht wordt) en EASA Part145 (sinds november 2004) van belang.

De JAR66 / Part66 is direct van toepassing op luchtvaart technici die als Certifying Staff (nederlands: Certificeerings Personeel) hun onderhoudstaken uitvoeren.

De Part145 is van toepassing op het luchtvaartonderhoudsbedrijf (AMO of AMF) en hoe dit volgens deze wet georganiseerd dient te worden.

Het ligt voor de hand dat dit hele proces vele jaren duurt. We zitten er nu midden in en de wijzigingen komen aan de lopende band voorbij. De NVLT volgt dit op de voet en is ook op een tweetal meetings van de EASA aanwezig geweest. In het volgende NVLT-magazine wordt nader ingegaan op huidige ontwikkelingen binnen de EASA en vooral die, die voor de luchtvaarttechnici van belang zijn.

Voor wie het interessant vindt, en elke luchtvaarttechnicus moet dat wel zijn vanuit zijn beroep, houdt de NVLT die artikelen die van toepassing zijn overzichtelijk bij op de website.

Vind je een artikel niet, of is er iets niet juist, meld dit dan bij de NVLT.

Aan de op de website gepubliceerde teksten kunnen geen rechten worden ontleend en zijn onderhevig aan veranderingen.



Ga ook eens naar de website van de EASA: [www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int) en naar de website van het I.V.W. [www.ivw.nl](http://www.ivw.nl). Hier wordt veel informatie gegeven die ook van belang is voor de technici en/of Certifying Staff. ■

Evert Ekker

## The EASA (European Aviation Safety Agency) :

*The European Community, national regulators, industry and others active in the aviation sector have sought for a long time to give Europe a real aviation safety authority, similar to the Federal Aviation Administration (FAA) in the United States, which would be able to:*

- draw-up common standards to ensure the highest level of safety;
- oversee their uniform application across Europe and;
- promote them at world level.

*Such an authority should also contribute to Community efforts to limit the environmental impact of aviation. As such there is a need to translate environmental requirements (in the field of gaseous emissions and noise) into precise technical criteria and ensuring that the resultant requirements are met by aircraft before they are permitted to fly.*

*In addition to helping to ensure a uniform and high level of aviation safety, the Agency should also help to boost the competitiveness of the aviation industry, by promoting efficient regulatory and certification processes which should lower compliance costs for airlines, manufacturers, service organisations and others in the sector.*

### MISSION

*The Agency's mission is twofold. It shall provide technical expertise to the European Union by assisting in the drafting of rules for aviation safety in various areas and providing technical input to the conclusion of the relevant international agreements.*

*In addition, the Agency has been given the power to carry out certain executive tasks related to aviation safety, such as the certification of aeronautical products and organisations involved in their design, production and maintenance. These certification activities help to ensure compliance with airworthiness and environmental protection standards.*

*For the time being, the European Aviation Safety Agency has its offices in Brussels but it is in the process of making the necessary arrangements for its move to Cologne, which has been chosen by the EU heads of government to be the base for its headquarters. This relocation will take place on the 3rd of November 2004.*

Bron: website EASA; [www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int)

De luchtvaartmedewerkers van de V.S. maken weer langere uren en verdienen meer, dit is een duidelijk teken dat de industrie op de terugweg is, volgens gegevens van de Vereniging van de Luchtvaartindustrieën (Aerospace Industries Association, AIA)

## *Langere uren en meer betalen: de industrie is op de weg terug*

De luchtvaartindustrie van de V.S. gaat beter, volgens cijfers van de Vereniging van de Luchtvaartindustrieën (Aerospace Industries Association, AIA), gebaseerd op informatie van het Ministerie van Arbeid in de V.S. De statistieken tonen aan dat de zaken in de V.S. verbeteren, met een regelmatige verhoging van de werkgelegenheid in de luchtvaart elke maand tot 579.800 banen in juni, na een dieptepunt van 568.700 in februari. De gestaagde daling het afgelopen decennium wordt geïllustreerd door het feit dat de totale werkgelegenheid in de luchtvaart sector in 1994 727,500 was.

Elke sector registreerde ook een stijging van productiebanen, behalve geleide raketten, ruimtevoertuigen en onderdelen, waarvoor juni de negende maand van daling was.

“Het interessante is dat wij een keerpunt beginnen te zien in de statistieken,” zegt AIA onderzoeksdirecteur David Napier. “Werkgelegenheid is jaar na jaar gedaald met het dieptepunt in februari jl. Nu is hij stijgende.”

De gemiddelde wekelijkse werkuren voor productiearbeiders in de luchtvaartindustrie en de onderdelen sector in de V.S. blijven stijgen, zowel voor dit jaar als vorig jaar en zowel maandelijks voor de eerste helft van 2004. Productie medewerkers werken dit jaar een gemiddelde van 42.5 uur, dat met 41.9 uur vorig jaar ook gestadig stijgt sinds april. Ook de wekelijkse overuren zijn in de loop van de afgelopen twee jaar tot een gemiddelde van 5.2 uur per week toegenomen. Tijdens de jaren '90, echter, werkte het productiepersoneel meer in de richting van 7-8 uur overwerk per week.

“Het eerste dat aantoonde dat de zaken beter gaan is dat de bestaande arbeiders meer uren gaan werken”; zegt Napier. “Dat is het eerste teken aan het management dat zij zo veel werk aanbod hebben die zij meer personeel moeten huren.”

De lonen stijgen ook gestadig, met tot dusver gemiddelde wekelijkse inkomens voor luchtvaart productie-medewerkers in 2004 van \$968.60 (€ 723) - een grote sprong voorwaarts (+4,5%) van \$926.76 (€ 692) in 2003.

Medewerkers bij vliegtuigmotoren onderhoud en motoronderdelen productie zijn het best betaald, met een gemiddelde van \$1,114.87 (€ 833) per week in juni 2004, terwijl medewerkers die betrokken zijn bij de productie van andere vliegtuigdelen en materiaal het minst verdienen - meer dan \$200 (€ 150) onder het gemiddelde voor de gehele industrie.

Bron : Flight International 5 oktober 2004

Gelezen door : Marc Veen





# is de **NVLT** Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici iets voor jou?

*Is de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici alleen een vakbond voor KLM personeel?*

Nee, beslist niet. Het "Nederlandse" in onze naam zegt genoeg. Wij streven ernaar om alle luchtvaarttechnici van Nederland te verenigen in één vakbond.

*Kunnen wij nu al iets voor jou betekenen?*

Nog niet direct. Net als bij de KLM zullen er ook bij jullie eerst voldoende medewerkers lid van de NVLT moeten worden om naar de directie toe te kunnen en zeggen: "kijk, wij vertegenwoordigen de technici binnen Uw bedrijf".

*Kan jij iets doen?*

Ja, wij kunnen van buitenaf niet zien welke problemen er bij jullie leven. Wat de NVLT nodig heeft zijn actieve vertegenwoordigers bij elk bedrijf. En om er voor te zorgen dat jou stem ook werkelijk gehoord wordt hebben we een vacature binnen het bestuur voor een lid buiten de KLM.

Ronald Woudstra (voorzitter)  
Adres nvlt kantoor: Thermiekstraat 161, 1117 BB Schiphol-Oost  
tel: 020-3483492 gsm: 06-18110877

Meld je aan als (bestuurs)lid en werk mee aan de vertegenwoordiging van de Luchtvaarttechnici in Nederland.

## natuurlijk is de

**NVLT**  
Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici 

## iets voor jou!

**meldt je aan op [www.nvlt.nl](http://www.nvlt.nl)**

## Inschrijfformulier Nederlandse Vereniging Luchtvaarttechnici NVLT

Door invulling en ondertekening van dit inschrijfformulier verklaart u op de hoogte te zijn van de doelstelling van de vereniging en plichten en verantwoordelijkheden van de leden zoals die zijn beschreven in de statuten en het huishoudelijke reglement. Statuten en huishoudelijke reglement zijn opvraagbaar op de NVLT web site [www.nvlt.org](http://www.nvlt.org) en liggen ook ter inzage op het NVLT kantoor. Een persoonlijke kopie van het huishoudelijke reglement wordt u toegestuurd na inschrijving als lid

Achternaam : \_\_\_\_\_ Voornaam : \_\_\_\_\_  
Voorvoegsel (mw, hr) : \_\_\_\_\_ Adres : \_\_\_\_\_  
Postcode : \_\_\_\_\_ Woonplaats : \_\_\_\_\_  
Telefoonnummer : \_\_\_\_\_ GSM : \_\_\_\_\_  
E mail adres : \_\_\_\_\_  
Bank / Giro rekening nr. : \_\_\_\_\_ Naam bank: \_\_\_\_\_  
  
Bedrijf : \_\_\_\_\_ Afdeling: \_\_\_\_\_ Postvak: \_\_\_\_\_  
Functie : \_\_\_\_\_ Bevoegdheden : \_\_\_\_\_

Bent u bereid een kader of bestuursfunctie te vervullen geef dat dan hier aan  (Aankruisen) Het bestuur neemt dan contact met u op.

U machtigt de NVLT het maandelijks verschuldigde contributiebedrag van de door u vermelde rekening af te schrijven.

Handtekening : \_\_\_\_\_

*Als u de NVLT niet machtigt de verschuldigde contributie automatisch te incasseren dient u zelf zorg te dragen dat het bedrag op de eerste van iedere maand wordt overgeboekt op postbankrekening 8365072*

*Als u per jaar wenst te betalen dient het contributiebedrag voor 15 januari van elk jaar te worden voldaan.*

*Het inschrijfgeld (€15,00) dient gelijk met de eerste contributiebetaling te worden voldaan.*

### Ondertekening:

Plaats : \_\_\_\_\_ Datum : \_\_\_\_\_

Handtekening : \_\_\_\_\_

### Lidmaatschap aan de Stichting Belangenbehartiging NVLT gewenst?

Y / N (doorhalen wat niet van toepassing is)

Hiervoor is een extra maandelijks vaste bijdrage van €10,00 vereist; u betaalt geen inschrijfgeld.

De extra bijdrage dient u samen met de contributie van de NVLT maandelijks te voldoen.

Dit inschrijfformulier kunt u aan een binnen uw afdeling opererend NVLT kaderlid overhandigen of opsturen naar;

**De Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici  
Postbus 75668, 1118ZS Luchthaven Schiphol**

### Niet invullen door aanmelder

Aanmelding behandeld door : \_\_\_\_\_

Invoerdatum : \_\_\_\_\_

Bevestiging verstuurd op : \_\_\_\_\_

Lidnummer : \_\_\_\_\_

Er bestaat bijna geen creatiever beroep dan dat van de verkeersdeskundige.

Zij zijn namelijk de ontwerpers van spitsstroken, busbanen, woonerven, verkeersdrempels, turbo-rotonden.

Een van de laatste ontwikkelingen die deze creatieve geesten hebben ontwikkeld is het "kiss en go" gebeuren rond de scholen.

Ik zal u op een eenvoudige manier uitleggen hoe dat in z'n werk gaat:

Nadat er een basisschool gebouwd is, komt men er meestal achter dat er geen rekening is gehouden met de kindertjes in de leeftijd van 4 tot 7 jaar.

Deze worden meestal door hun verzorgers tot in de klas afgeleverd.

Maar veel ouders wonen meestal niet in de buurt van de school en komen daarom met de auto.

Voor al deze auto's is natuurlijk geen parkeerplek te vinden, zodat er in de ochtend spits een verkeerschaos rond de school ontstaat.

En daarom werd er door de verkeersdeskundigen een "kiss en go" strook verzonnen wat vervolgens inhoud:

s'Morgens kom je aanrijden bij school, je stuurt je bolide door de "kiss en go" strook, van uit de bestuurdersstoel zwaai je met een soepele rek beweging het achterportier open, de kleine roept kiss en jij roept go!

Inmiddels wordt er achter je nog op een toeter gedrukt om aan te geven dat het hier wel om de snelheid van de doorstroming gaat.

Je dreumes wilde eigenlijk nog tegen je zeggen, dat hij de grote school toch wel een beetje eng vindt, maar tijdens het uitspreken van die woorden bedenkt hij zich dat achterlampen geen oren hebben.

Dit alles is ontstaan omdat er tijdens de inspraakavond geen kip was komen opdagen.

De wethouder, zijn secretaresse, de wijkagent, vertegenwoordiger van 3Vo, de schooldirecteur met zijn school-raadvoorzitster (die nog oproep posters had opgehangen en een oproep had geplaatst in het schoolblaadje) waren de enige aanwezigen.

U begrijpt dat de gemeente het parkeerprobleem rond deze school zonder slag of stoot opgelost had.

Achteraf was er veel commentaar van de ouders op het besluit, maar de gemeente had zich aan de inspraak procedure gehouden dus hen viel niets te verwijten.

Soms zie je dat protesteren tegen slechte plannen wel werkt, in Amsterdam waar 200.000 mensen op het museumplein hun stem verhieven en protesteerden tegen de extreme kabinetsplannen is enkele weken later toch nog enig resultaat bereikt.

Ook in de Oekraïne waar duizenden mensen weken lang de kou trotseerden, gaat het langzaam maar zeker de goede kant op.

Op kleinere schaal zien we mindere resultaten: als voor beeld noem ik de opheffing van de particuliere ziektekosten vereniging.

Hier streden enkele mensen voor het behoud van deze vereniging nadat de KLM te kennen had gegeven het contract te willen overnemen en het oude verenigingsbestuur de zaak wilde opdoeken.

Op het moment van de opheffingsvergadering was er ondanks veelvuldig aandringen van de tegenstemmers, bijna geen kip aanwezig.

Met als gevolg dat, inhoudelijk het pakket zal verschuiven ten voordele van de actieve werkende verzekerde (en indirect de werkgever)

Op dit moment worden al voorkeursplaatsen gecreëerd in het VU ten behoeve van de verzekerde met bedoeling u sneller dan uw buurman weer aan het werk te krijgen.

Bij AKZO in het noorden van het land is zelfs geen vrije specialistenkeuze meer dan moet je je afvragen: waar gaat het met deze denkwijze heen?

En daarom is het zo belangrijk dat een ieder bij zich zelf nagaat wat zij of hij als meerwaarde kan toevoegen in deze samenleving.

Doordat maar weinig mensen energie willen steken om regelmatig openbare gemeentevergaderingen bij te wonen en te participeren in beheer en bestuurswerk worden vaak belangrijke keuzes en beslissingen aan een kleine groep mensen overgelaten.

Moeten we er dan maar op vertrouwen dat die groep mensen van goede wil is? ■



Albert

**NVLT**  
Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici



**Redactie**

Albert Hagen  
Ronald Woudstra  
Marc Veen

**Vormgeving & drukwerk**

MultiCopy Lelystad  
Erika L. Moes-Ostendorf

**Het bestuur en de redactie  
van de NVLT wensen u  
veel leesplezier bij deze  
eerste uitgave en uiteraard  
een fantastisch 2005**

Weten wat er allemaal gebeurd is tijdens het transport en verder?  
U leest het in het NVLT magazine nr. 2 van 2005!

