

## NVLT: DEN HAAG EN AIRLINES VEEL TE LAKS OVER TEKORT AAN TECHNICI, ZORGEN OVER GIFSTOFFEN



12 september 2023 - 15:30 | Door: Paul Eldering | Foto: Reismedia (archieffoto)

**SCHIPHOL - Den Haag, demissionair verkeersminister Mark Harbers voorop, reageert veel te laks op het alsmaar groeiende tekort van luchtvaarttechnici. In Nederland kan dat op korte termijn al gauw richting de 15 à 20 procent gaan lopen. Dat zegt voorman Robert Swankhuizen van de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici (NVLT) in een interview met Luchtvaartnieuws. Daarin geeft hij ook zijn mening over de krimp van Schiphol, de cao-onderhandelingen met KLM en de blootstelling van technici aan giftige stoffen.**

“De minister legde in de Kamer het probleem weer bij het bedrijfsleven, maar vergeet dat zonder een Certificate of Release to Service van een grondwerktuigkundige GWK er geen vliegtuig de lucht in gaat na onderhoud of reparatie. Dit heeft ook te maken met vliegveiligheid. De hogere werkdruk 24/7 en toenemende stress en irritatie dragen daar niet aan bij”, meent Swankhuizen.

Bij de NVLT zijn zowel monteurs als GWK’s aangesloten. De vergrijzing slaat hier keihard toe. Swankhuizen is deze zomer net zelf met pensioen bij KLM Engineering & Maintenance. Hij slaat opnieuw alarm over de weinig rooskleurige arbeidssituatie in zijn sector.

“Het kwartje valt maar niet in de politiek. KLM doet haar uiterste best om personeel te werven, maar ze kunnen het niet alleen. Het is dringend noodzakelijk dat jongeren door de overheid enthousiaster worden gemaakt voor technische beroepen. Door vervroegde pensionering en beter betaalde banen buiten de vliegsector zitten we met een gigantische uitstroom van oudere, ervaren technici in de luchtvaart. De aanwas is ver onder de maat, vooral als je bedenkt dat het in de praktijk vele jaren duurt voordat je een volwaardige GWK met tekenbevoegdheid bent”, waarschuwt Swankhuizen.

### **Internationale concurrentie**

Dat heeft volgens hem ook te maken met een moordende internationale concurrentie. “Het gevecht om gediplomeerde en gecertificeerde technici strekt zich uit over meerdere bedrijfstakken. Een belangrijk

argument om elders een baan te accepteren, is de hogere beloning. Daarom zetten we ook hoog in bij de huidige cao-onderhandelingen.”

De NVLT maak deel uit van de grond-cao van de KLM-groep. Collegabonden FNV en CNV hebben het forse salarisbod naast zich neergelegd en de directie een ultimatum gesteld. Meer knaken inclusief volledige prijscompensatie, anders vanaf volgende week staken. “Wij wachten daar even

mee, omdat we nog in gesprek zijn met KLM. Maar uitsluiten kan ik niks. Er moet nu echt wat gebeuren. Het is volgens de NVLT voor de continuïteit van het bedrijf en voor de technici van essentieel belang dat de KLM-leiding voldoende over de brug komt”, vindt Swankhuizen.

### **Meer operationele knelpunten**

Ook andere maatregelen in samenwerking met de ministeries om genoeg luchtvaarttechnici aan te trekken, kunnen volgens hem niet langer uitblijven. “Anders ontstaan er volgend jaar al meer operationele knelpunten op Schiphol en andere luchthavens met negatieve economische effecten die straks niet meer te overzien zullen zijn.” Het toezicht van inspectie ILT is volgens Swankhuizen ook al niet op orde, “omdat zij met dezelfde personeelskrapte kampen, zoals onlangs door de minister is aangegeven. Voor het bedrijfsleven, de economie en de hub Schiphol is deze situatie een slechte zaak.”

Hij pleit daarnaast voor een meer centrale en gerichte aansturing van de technische opleidingen. “En we willen bij KLM eigen technische loonschalen met circa 6 procent hogere beloning bovenop de nieuwe grond-cao. De KLM-directie heeft ons dat voorzichtig toegezegd, maar details ontbreken. Toch zien we aanknopingspunten om door te praten.”

Harbers zei afgelopen week in een commissiedebat dat werkgevers in de luchtvaart zelf orde op zaken moeten stellen om de personeelsuitdagingen te tackelen. “Het is natuurlijk in de eerste plaats aan de sector om het vak van luchtvaarttechnicus aantrekkelijker te maken. De overheid kan bijvoorbeeld participeren in netwerkdagen en het onder de aandacht brengen van technische beroepen. Dat doen we ook.” Swankhuizen noemt dat “een schrikbarend gebrek aan urgentie-besef. De minister bagatelliseert het vraagstuk schromelijk.” De initiatieven vanuit Den Haag en het bedrijfsleven worden volgens hem stelselmatig overschat. “De dreigende tekorten zijn vele malen erger dan men denkt.”

### **‘Ook zorgen over gifcocktails’**

Swankhuizen, die zelf in de Nationale Adviesgroep Cabelucht (NAC) zit, maar als vakbondsbestuurder ook een eigen mening heeft, maakt zich ook zorgen over de blootstelling aan gifstoffen in en rond vliegtuigmotoren. Daar kunnen niet alleen cabinepersoneel en vliegers last van hebben in de vorm van bleedair met olie lekkages tijdens de vlucht (zogenoemde fume- events en vieze-natte-sokken-geuren), maar volgens hem ook technici in het vliegtuig en op de grond. “Het aerotoxic syndroom ligt op de loer als beroepsziekte, hoewel er nog uitgebreid onderzoek wordt gedaan naar wetenschappelijk erkende causale verbanden. Die zullen er naar verwachting van de werkvloer absoluut zijn.”

Swankhuizen: “Het gaat niet alleen om TCP’s, die op het zenuwstelsel inwerken, maar om veel meer schadelijke stoffen, waaronder ook fijnstof. In feite dus hele giftige cocktails. Wij mogen volgens de Arboret terecht niet onze neus gebruiken om lekken te detecteren. Dus moeten er sensoren komen. En trainingen en betere meldingsprocedures met snelle actie. En wellicht later tevens luchtfilters. Ook willen we dat het aerotoxic medisch protocol, dat internationaal is overeengekomen, nog dit jaar in een concreet NAC-advies wordt vertaald. Zodat slachtoffers een wettelijke back-up krijgen en gespecialiseerde hulp.”

Volgens Swankhuizen weten luchtvaarttechnici als geen ander wat een langdurig afgesloten vliegtuig aan vreemde luchtjes kan meebrengen. “Als wij bij aankomst van een vlucht de deur openen, komt er vaak een muur van stank op ons af. Het is daarom cruciaal om de kwaliteit van de cabinelucht te verbeteren. En dat geldt ook voor platform en hangar.”

De NVLT-president hamert erop dat luchtvaarttechnici professionals zijn. “We gaan ervan uit dat zij gebruik maken van persoonlijke beschermingsmiddelen en altijd het gezond verstand gebruiken als het om hun eigen gezondheid gaat.”

Simpele oplossingen om op het platform van luchthavens blootstelling aan schadelijke stoffen te minimaliseren, zijn volgens Swankhuizen bijvoorbeeld strategisch elektrisch taxiën, vliegtuigen zonder lopende motoren van de gate naar de startbaan slepen en andersom. “Waar een wil is, is een weg”, meent hij.

## **Reactie KLM op cao-strijd**

KLM geeft alleen deze reactie: “We willen een goede cao voor onze medewerkers, die echter ook recht doet aan de situatie waarin KLM zich bevindt. Het gaat om de juiste balans tussen meer loon, aflossen van coronaschulden en investeren in schonere, stillere en zuiniger vliegtuigen. Met de drie cao-domeinen cockpit, cabine en grond zien we dat we er op de meeste onderwerpen uitkomen of nader tot elkaar komen. We willen in gesprek blijven met de vakbonden en proberen oplossingen te vinden voor de knelpunten”, aldus een KLM-woordvoester, die geen inhoudelijke mededelingen wil doen over de groeiende tekorten van luchtvaarttechnici en een eigen loongebouw voor de NVLT.

---

Volg [deze link voor meer artikelen in luchtvaartnieuws.nl](#)