

NVvL: Het roer moet om

discussiestuk voor het (dagelijks) bestuur

door DirkJan Rozema (2023-12-11)

Korte samenvatting ontwikkelingen vanaf de oprichting

Verleden: 1941 – 2016

- actieve besturen met vertegenwoordigingen op hoog niveau uit bedrijven, overheids-, onderzoeks- en onderwijsinstellingen.
- veel activiteiten zoals lezingen en verspreiding van publicaties daarover.
- stabiel ledenaantal (200-300), relatief veel werkende leden.
- vertegenwoordigd in internationale organisaties (v.a. 1957 ICAS, v.a. 1993 CEAS) en betrokken bij SFTE, ERF, AIAA Aeroacoustics, IFASD.
- van soepele tot schurende relatie met de KNVvL. De NVvL is een vereniging binnen de KNVvL-Afdeling Luchtvaartwetenschappen (ALW), samen met VSV 'Leonardo da Vinci' en de NVvLG. Geen duidelijke structuur maar status quo wordt gerespecteerd.

Heden: 2016 – 2023

- moeilijk te vormen en matig actieve besturen met i.h.a. weinig betrokken bestuursleden die i.h.a. een lagere positie bekleden in hun organisatie en daardoor een beperkte beslissingsbevoegdheid hebben.
- afbrokkelend ledenaantal (<100), waarvan relatief veel gepensioneerden.
- afnemend aantal activiteiten met minder belangstellenden (vnl. gepensioneerden)
- minimaal vertegenwoordigd in internationale organisaties en daarin weinig actief.
- relatie met KNVvL staat ter discussie: de Afdeling Luchtvaart Wetenschappen bestaat uit rechtspersonen, wat strijdig is met KNVvL-statuten. De samenwerking tussen de verenigingen binnen de ALW is nihil.

In 2001 heeft het NVvL-bestuur al onder leiding van voorzitter Fedde Holwerda een zelfreflectie uitgevoerd¹, waarbij de toenmalige ontwikkelingen een voorbode bleken te zijn van wat daarna en zeker vanaf 2016 steeds meer merkbaar werd.

Samengevatte constatering

1. De door NVvL georganiseerde lezingen en symposia worden minder frequent gehouden en worden minder goed bezocht. Dat vermindert de binding tussen de leden en de vereniging.
2. Belangstellenden voor lezingen zijn overwegend gepensioneerden.
3. Het door de NVvL organiseren van lezingen en symposia kost veel tijd en inspanning van de organisatoren.

¹ Jubileumboek NVvL 75 jaar, pag. 89

4. De relatie van de NVvL met de internationale koepelorganisaties ICAS en CEAS is, vooral voor enkele bestuursleden die daar een rol vervullen, tijdrovend en kostbaar voor de NVvL en vindt nauwelijks weerklank bij de NVvL-leden.
5. De relatie met KIVI Aerospace Engineering op bestuursniveau is goed, maar samenwerking beperkt zich tot de jaarlijkse gezamenlijke organisatie van een symposium waarbij de belangstelling ook beperkt is. Verder uitbouwen van die samenwerking is om diverse redenen niet haalbaar gebleken.
6. De relatie met de KNVvL was gestoeld op een historische band die al lang niet meer functioneel en effectief is.
7. De relatie tussen de drie verenigingen binnen de Afdeling Luchtvaart Wetenschappen is zeer beperkt en nauwelijks functioneel.
8. De hoogte van het lidmaatschapsgeld lijkt niet van invloed te zijn op het aangaan van het lidmaatschap.

Dit werpt de volgende vragen op:

- is het huidige “product NVvL”, gebaseerd op de inzichten en doelstellingen uit 1941 (zie Bijlage), in de sterk veranderde omstandigheden in de maatschappij en de luchtvaartwereld nog wel “verkoopbaar” aan de beoogde doelgroep?
- is wat de NVvL aan “product” biedt niet verouderd en zou hier op andere wijze in moeten worden voorzien (m.b.v. vele toepassingen van internet en social media)?
- is de doelgroep groot genoeg? *De aard en omvang van de luchtvaart in Nederland is niet meer zoals deze aan het eind van de vorige eeuw was. Er is in NL geen zelfschepende vliegtuigindustrie meer.*
- is bij werkenden in de luchtvaart de belangstelling voor de NVvL-activiteiten aan het verdwijnen, omdat zij door hun werkgevers - meer dan vroeger – in toenemende mate worden voorzien van informatie over hun vakgebied door kennisuitwisseling, intern of deelname aan symposia?
- is het bestaan van twee verenigingen (NVvL en KIVI AE) met gelijksoortige activiteiten niet te veel?

De kernvraag is: Heeft de NVvL in zijn huidige vorm nog bestaansrecht?

Hoe verder?

In eerste instantie zou moeten worden vastgesteld of het aanbieden van informatie over luchtvaarttechniek en luchtvaarttechnische onderwerpen aan werkenden in de luchtvaart en aanverwante gebieden nog steeds voldoet aan de behoefte van een voldoende grote doelgroep. Die doelgroep kan worden uitgebreid tot potentiële luchtvaarttechnici op niveau HBO en WO (scholieren en studenten).

Het NVvL-bestuur zou een marktonderzoek kunnen laten uitvoeren om na te gaan of de belangstelling daarvoor bij die doelgroepen aanwezig is. Dat onderzoek kan worden uitgebreid naar belanghebbende luchtvaartorganisaties om hun wensen en ideeën daarover te inventariseren.

Indien uit dit onderzoek voldoende positieve respons komt zouden effectievere en meer eigentijdse mogelijkheden moeten worden gevonden om belangstellenden over ontwikkelingen in de luchtvaarttechniek te informeren, zoals op interactieve wijze via social media en websites.

Het gebied luchtvaarttechniek zou, gezien de overlaps van vakgebieden en de actuele ontwikkelingen, moeten worden verbreed met luchtverkeersbeveiliging, drones en ruimtevaart.

De doelgroep zou dan primair moeten worden gezocht onder de werkenden maar vooral ook onder de jongeren die de luchtvaarttechniek willen gaan bedrijven of daartoe moeten worden aangemoedigd. (Dit vergt wellicht een aanpassing van de doelstelling.) Specifiek zijn dat de jonge (aanstormende) technici op niveau HBO en WO.

Als belanghebbenden kunnen luchtvaartbedrijven worden aangemerkt, evenals luchtvaartministeries en luchtvaart onderwijsinstellingen.

De relatie met het KIVI zou in stand kunnen blijven bij de organisatie van lezingen en symposia.

De relatie met de KNVvL en met de afdelingen binnen de ALW zal opnieuw moeten worden overwogen en wellicht worden gestopt.

Het lidmaatschap van CEAS en ICAS zou moeten worden gestopt. De congressen van deze organisaties kunnen direct worden gecommuniceerd met NLR en TU Delft.

Mochten initiatieven om “het roer om te gooien” onvoldoende kansrijk blijken te zijn zou binnen het bestuur een discussie moeten worden gevoerd over het bestaansrecht van de NVvL.

Scenario's voor het omgooien van het roer

Onderstaande scenario's zijn geheel in lijn met de huidige doelstellingen van de NVvL. Daarbij gaat het primair om kennisoverdracht, kennisverdieping, actualiteitswaarde en om die informatie over te brengen op een hedendaagse aansprekende wijze. Afzonderlijke lezingen passen daar steeds minder in, incidentele symposia al dan niet met andere organisaties wel.

Een verenigingsvorm is daarvoor minder passend. Wel een stichtingsvorm waarmee de ambities in deze scenario's worden opgezet en gemanaged. Dat vergt een robuust en actief bestuur met leden uit de organisaties die zij vertegenwoordigen en dat vooral ook belang heeft bij het realiseren van de doelstellingen.

Scenario 1

De bestaande verenigingsvorm omzetten in stichtingsvorm, met als bestuursleden technische managers van luchtvaartbedrijven, luchtvaartministeries en onderwijsinstellingen die de stichting besturen en ook financieel dragen. Daaruit wordt een dagelijks bestuur samengesteld

De stichting wordt werkgever van enkele aan te stellen professionals.

De stichting is, uitgaande van de huidige NVvL-doelstellingen, verantwoordelijk voor de volgende activiteiten:

Het (laten) maken en onderhouden van een of meer dynamische en aantrekkelijke websites (als een platform) waarop:

- luchtvaarttechniek wordt uitgelegd op aansprekende, laagdrempelige wijze die in de volle breedte wordt getoond vanuit een historische context (waarbij tevens meegenomen worden ruimtevaart en luchtverkeersleiding)

- luchtvaarttechnische innovaties en nieuwtjes een prominente plek krijgen, zoals vaak getoond op linked-in, luchtvaartnieuws of op websites van organisaties
- podcasts en video's worden geplaatst over actuele luchtvaarttechnische onderwerpen, waardoor voor luchtvaarttechnici een podium ontstaat hun kennis te delen met derden
- vacatures van luchtvaarttechnische organisaties worden geplaatst met aantrekkelijke wervende beelden en omschrijvingen

De getoonde ontwikkelingen in de luchtvaarttechniek zouden aanleiding moeten geven tot een meer genuanceerde en positievere perceptie van de toekomst van de luchtvaart.

Daarnaast zou de mogelijkheid tot het incidenteel organiseren van symposia open moeten blijven staan.

De financiering van de stichting vindt plaats vanuit de aangesloten organisaties, evt. aangevuld met subsidies.

Voor de uitvoering moeten fondsen beschikbaar zijn voor dekking van eventuele personele kosten.

Opheffen van het lidmaatschap van de Afdeling Luchtvaart Wetenschappen van de KNVvL en van de lidmaatschappen van ICAS en CEAS.

Scenario 1a

Aanvullend op scenario 1:

- het opbouwen van een dynamische en aantrekkelijke eigentijdse permanente expositie over luchtvaarttechniek met daarin o.a. de mogelijkheid de jongeren te laten experimenteren met luchtvaarttechniek (vliegen in simulator, simuleren van verkeersleiding, vliegen met drones)
- deze faciliteit in te passen bij b.v. Aviodrome (Ruimtevaartmuseum is aanwezig), het NMM of het NTM

onder het beheer van de onder Scenario 1 genoemde stichting.

Scenario 2

De NVvL opheffen en de activiteiten over laten nemen door KIVI afdeling Aerospace Engineering. KIVI neemt dan desgewenst de lidmaatschappen van ICAS en CEAS over.

Bijlage: Doelstelling NVvL (volgens statuten)

De vereniging heeft ten doel deskundigheid en ervaringen uit te wisselen tussen hen, die in de luchtvaart en/of ruimtevaart technisch en/of wetenschappelijk werkzaam zijn, en de resultaten daarvan ook aan derden ten goede te doen komen.

Zij tracht dit doel te bereiken door:

- 1. het verenigen van:*
 - belangstellenden in de luchtvaart en/of ruimtevaart in algemene zin;*
 - natuurlijke personen, op het vakgebied der luchtvaart en/of ruimtevaart werkzaam of werkzaam geweest;*
 - rechtspersonen, die met de luchtvaart en/of ruimtevaart te maken hebben;*
- 2. het verdiepen van de op het vakgebied der luchtvaart en/of ruimtevaart gerichte kennis van haar leden door het organiseren van lezingen, voordrachten, symposia, fora, congressen en excursies naar bedrijven, instituten, instanties en centra, waar activiteiten op het gebied van de luchtvaart en/of ruimtevaart, dan wel aanverwante gebieden, plaatsvinden;*
- 3. het uitgeven en verspreiden van voor de vereniging gehouden voordrachten, dan wel van samenvattingen daarvan;*
- 4. het verstrekken van inlichtingen;*
- 5. het vestigen en onderhouden van betrekkingen met verenigingen en instanties in binnen- en buitenland, waarvan de doelstellingen naar het oordeel van de algemene ledenvergadering in voldoende mate overeenkomen met die van de vereniging.*