





Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

HET JAARVERSLAG 2016 - DE INHOUD



DAGELIJKS BESTUUR



VNV IN CIJFERS



VEILIGHEID



BEROEPSINHOUDELIJK



MAATSCHAPPELIJK



ARBEIDSVOORWAARDEN



LEDENRAAD



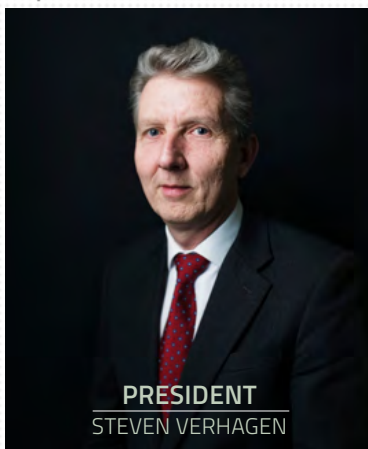
LEGENDA

-  Link naar het web
-  Document
-  Youtube-link



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

HET DAGELIJKS BESTUUR



PRESIDENT
STEVEN VERHAGEN



VICEPRESIDENT
ARTHUR VAN DEN HUDDING



SECRETARIS
FRANK NAUTA



PENNINGMEESTER
RUUD STEGERS



ALGEMENE ZAKEN
HILLE WENT





STEVEN VERHAGEN
PRESIDENT

Het 87e jaar van de VNV is niet het makkelijkste uit haar geschiedenis geweest. We hebben zaken langs zien komen waar we lange tijd niet mee te maken hebben gehad. Waar we ook liever helemaal niet mee te maken hebben. Het was een jaar vol reuring. Zowel positief als negatief.

De ontslagen bij Martinair bijvoorbeeld. Binnen het smaldeel van Martinair hadden we de mogelijkheid iedereen in dienst te houden. Daarvoor heeft tot tweemaal toe een uitonderhandeld akkoord voorgelegen, gebaseerd op onderlinge solidariteit, maar dat heeft het helaas niet mogen halen.

'HET WAS EEN JAAR **VOL REURING.**
ZOWEL POSITIEF ALS NEGATIEF'

Voor het eerst sinds jaren hadden we stakingen. Vier keer hebben de easyJet-vliegers het werk neergelegd. Niemand wil graag staken. Zeker niet als je het mooiste beroep ter wereld hebt. Maar het was nodig om de onderhandelingen uit het slop te trekken. Het resultaat is er dan ook naar. De eerste cao voor easyJet-vliegers in Nederland. Een keurige cao waar we allemaal trots op kunnen zijn.

Het pensioenconflict bij KLM zal ook niemand ontgaan zijn. Dat heeft een boel negatieve energie veroorzaakt. Het zomaar opzeggen van een akkoord hebben we niet vaak meegemaakt. Dat heeft het vertrouwen enorm geschaad. *Lees verder ►*



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

Dagelijks Bestuur

| Steven Verhagen

Arthur van den Hudding

Frank Nauta

Ruud Stegers

Hille Went

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**



'WE WILLEN NIET MEER DAT **EUROPESE OVERHEDEN** **DE OGEN SLUITEN** VOOR ONEERLIJKE CONCURRENTIE'

◀ terug

Maar de VNV heeft zich niet alleen met arbeidsvoorwaardelijke zaken beziggehouden. De vereniging kijkt ook naar buiten. Luchtvaart neemt wereldwijd een prominente positie in en is daarom onderhevig aan veranderingen. Daar willen wij invloed op hebben.

Binnen Nederland doen we dat in Den Haag. We hebben daar goede politieke contacten, mede dankzij de inzet van onze manager Public Affairs. Kamerleden zijn geïnteresseerd in onze mening, omdat die doorgaans vanuit de praktijk geredeneerd is. Daardoor is het vaak een andere, meer pragmatische visie op luchtvaart dan vanuit de politiek of overheid.

Een uniek succes is de oprichting van de stichting SPAAK waarmee de KLM-vliegers collectief aandeelhouder zijn geworden in Air France-KLM. Via deze weg kan op een nieuwe manier invloed op het bedrijf worden uitgeoefend.

Omdat tegenwoordig veel regelgeving uit Brussel komt bevinden we ons daar ook. Afgelopen jaar is door Eurocommissaris Bulc het plan 'An Aviation Strategy for Europe' gepresenteerd. Ook een halfslachtig plan zonder visie.

Het is daarom nodig dat wij o.a. samen met ECA blijven strijden voor de Europese luchtvaart. Voor een eerlijk speelveld bijvoor-

beeld. We moeten duidelijk maken dat zaken als Pay-2-Fly, schijnzelfstandigheid en andere vormen van 'social dumping' geen plaats verdienen in Europa.

We blijven ook strijden tegen de onnoemelijk grote staats-sponsoring van de luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten en hun alsmaar toenemende markttoegang in Europa. De tekst dat we met luchtvaartmaatschappijen uit de hele wereld kunnen concurreren maar niet met steenrijke overheden wordt vaak gebezigd. Die strijd leveren we via de coalitie 'Europeans for Fair Competition' (E4FC). In 2016 hebben wederom vele Europese luchtvaartorganisaties zich daarbij aangesloten. We willen niet meer dat Europese overheden de ogen sluiten voor oneerlijke concurrentie. We eisen een eerlijk speelveld met gelijke regels voor iedereen.

Ten slotte wil ik ook kort de aandacht vestigen op de staf van de VNV. Naast het vrijwilligerswerk dat de leden verrichten heeft onze vereniging ook de beschikking over professionele ondersteuning. De staf houdt de VNV draaiende en zorgt dat de bestuursafdelingen hun werk kunnen doen. Een onmisbaar element.

Het was kortom een jaar met veel uitdagingen. Maar een beetje vlieger is niet bang voor een uitdaging en denkt in veilige kansen en oplossingen. Anders kom je nooit van de grond. ■



Dagelijks Bestuur

| Steven Verhagen

Arthur van den Hudding

Frank Nauta

Ruud Stegers

Hille Went

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



ARTHUR VAN DEN HUDDING

VICEPRESIDENT

In 2016 is veel van mijn tijd gaan zitten in werk voor KLM en Martinair. Ik houd mij veel bezig met arbeidsvoorwaarden en bij die twee afdelingen was daarover nogal wat gaande.

Nadat KLM op 29 juli 2016 het STROT-akkoord eenzijdig had opgezegd, heeft het zoeken naar een oplossing veel tijd in beslag genomen. Ten eerste moest het overleg met KLM natuurlijk gaande blijven, maar tegelijkertijd werd een juridische strijd gevoerd. Daarnaast hebben we veel energie besteed aan het informeren van de leden. Natuurlijk via de Nieuws-

'OP EEN GEGEVEN MOMENT LIEPEN
ER **NEGEN RECHTSZAKEN** TEGELIJK'

flitsen, maar ook door middel van drie infosessies. Gelukkig heeft KLM, na de uitspraak van de rechter op 30 november, besloten zich toch aan de oorspronkelijke afspraak te houden.

Die rechtszaak tegen KLM was een van vele rechtszaken in 2016. Ook daar ging veel van mijn tijd in zitten. Op een gegeven moment liepen er negen rechtszaken tegelijk. Een teleurstellend record.

Enkele van die rechtszaken hadden te maken met Martinair. Omdat die bestuursafdeling in 2016 geen voorzitter had, heb ik daar de zaken als ad-interimvoorzitter waargenomen. In het hoofdstuk Martinair is daar meer over te lezen. Ook hier is het goede nieuws dat na een moeilijke tijd het jaar positief is afgesloten met zicht op een mooie toekomst. ■



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

Dagelijks Bestuur

Steven Verhagen

| Arthur van den Hudding

Frank Nauta

Ruud Stegers

Hille Went

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbidsvoorwaarden



Ledenraad



FRANK NAUTA
SECRETARIS

Een secretaris bij de VNV is in eerste instantie niet veel anders dan bij andere verenigingen. Een klein deel van het werk gaat over de dagelijkse bezigheden. De organisatie, correspondentie en continuïteit. Daarin verschilde 2016 niet veel van andere jaren.

Wat dit jaar voor mij wel bijzonder maakte was het werk voor easyJet. Toen de spanning steeg werd ik intensief bij de onderhandelingen betrokken. Maar het grondwerk was toen al op een geweldige manier verricht door Martijn Loef en de easyJet VAG (Vlieger Advies Groep).

VOORAL DE **EASYJET-MANNEN** HEBBEN
ONGELOFELIJK VEEL WERK VERZET.

Helaas is het overleg op een gegeven moment vastgelopen en moest er naar het stakingswapen gegrepen worden. Wat ons betreft had dat niet gehoeven. Niemand wil graag staken.

Het was al met al een intensief traject. Maar de saamhorigheid en eendracht van de easyJet-vliegers heeft enorm geholpen. Vooral de mannen in de VAG hebben ongelofelijk veel werk verzet. En bijna allemaal in hun eigen tijd. Dat kan niet vaak genoeg gezegd worden. Daar heb ik erg veel waardering voor.

Daarom kijk ik met veel plezier terug op 2016. Dat we die nieuwe vliegergroep met open armen hebben binnengehaald. Of je nou KLM'er, Transaviaan of Martinairder bent. Als vlieger-gemeenschap hebben we samen onze collega's geholpen. ■



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

Dagelijks Bestuur

Steven Verhagen

Arthur van den Hudding

| Frank Nauta

Ruud Stegers

Hille Went

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



RUUD STEGERS
PENNINGMEESTER

In de eerste plaats zit ik hier voor de interne financiële administratie. En daar kan ik kort in zijn. Dat is allemaal lekker op orde. Samen met Marion van Zwienen, onze administrateur, hebben we het systeem zo ingericht dat we altijd op ieder moment goed inzicht hebben in de financiële stand van zaken. Zo kunnen we belangrijke beleidsmatige vragen tegenwoordig meteen uit de administratie halen.

‘WE HEBBEN DIT JAAR EEN
HALF MILJOEN EURO MOETEN
UITGEVEN AAN **JURIDISCHE** KOSTEN’

Dat we dit jaar een half miljoen euro hebben moeten uitgeven aan juridische kosten bijvoorbeeld. Dat zijn rechtszaken tegen KLM geweest om de KLM-pensioenregeling te verdedigen, maar ook hebben rechtszaken tegen de VNV van leden en voormalig leden tot onvoorziene kosten geleid. Leden die het als individu niet eens zijn met ons beleid. Dat is erg jammer. Deel van de kracht van de vereniging is echter wel dat we dat geld hebben. En we ons daarom maximaal kunnen inzetten voor het collectief en alle leden.

Verder ben ik druk geweest met pensioenen. Niet alleen de discussie bij KLM, maar ook op politiek niveau. Namens de VCP (Vakcentrale voor Professionals) heb ik zitting mogen nemen in een werkgroep van de SER. Dat gaat over hoe ons pensioenstelsel er uit moet gaan zien en hoe een overgang naar een ander systeem vormgegeven kan worden. Daardoor kunnen we aan de voorkant sturen en hoeven we niet steeds achteraf te reageren. Het is goed dat de VNV op die manier invloed heeft op overheidsbeleid. ■



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

Dagelijks Bestuur

Steven Verhagen

Arthur van den Hudding

Frank Nauta

| Ruud Stegers

Hille Went

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



HILLE WENT

ALGEMENE ZAKEN

Als Transaviaan in het bestuur heb ik onder andere de portefeuille Transavia onder mij en ik houd mij daar dan ook veel mee bezig. Daar is ook genoeg gebeurd in 2016. Transavia kreeg een nieuw hoofd Vliegdiens en dat gaf een beetje onrust. Ook de Transavia-operatie in München heeft veel tijd gekost.

Wat ik aan München erg interessant vond, was het regelen van de TNA (Trans-National Agreement) tussen de Duitse vakbond 'Vereinigung Cockpit' (VC) en de VNV. Een soort dubbel lidmaatschap. Dat was een onontgonnen weg die de beide verenigingen gezamenlijk in zijn geslagen. Met het wegvallen van de operatie in München vervalt ook de directe noodzaak, maar de opgedane kennis kan voor de toekomst nog interessant blijken. Niet alleen voor Transavia.

Bij ECA wordt daar namelijk ook naar gekeken. Binnen Europa zijn nu veel samenwerkingsverbanden die de landsgrenzen overschrijden. Sommige luchtvaartmaatschappijen werken vanuit meerdere landen. Wanneer vakverenigingen beter met elkaar gaan samenwerken voorkom je dat werknemers tegen elkaar uitgespeeld kunnen worden.

Ook heb ik de bestuursafdeling Vliegtechnische Zaken (VTZ) als portefeuille. Maar die afdeling loopt zo gesmeerd onder leiding van Piet-Hein Eldering dat ik mij daar weinig mee hoeft te bemoeien.

Verder heb ik dit jaar weer afspraken gemaakt met ONVZ voor de collectieve zorgverzekering. Met bijna 5.000 leden is de VNV een interessante groep voor veel bedrijven. Zo biedt het VNV-lidmaatschap vele voordelen. ■



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Dagelijks Bestuur

Steven Verhagen

Arthur van den Hudding

Frank Nauta

Ruud Stegers

| Hille Went

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



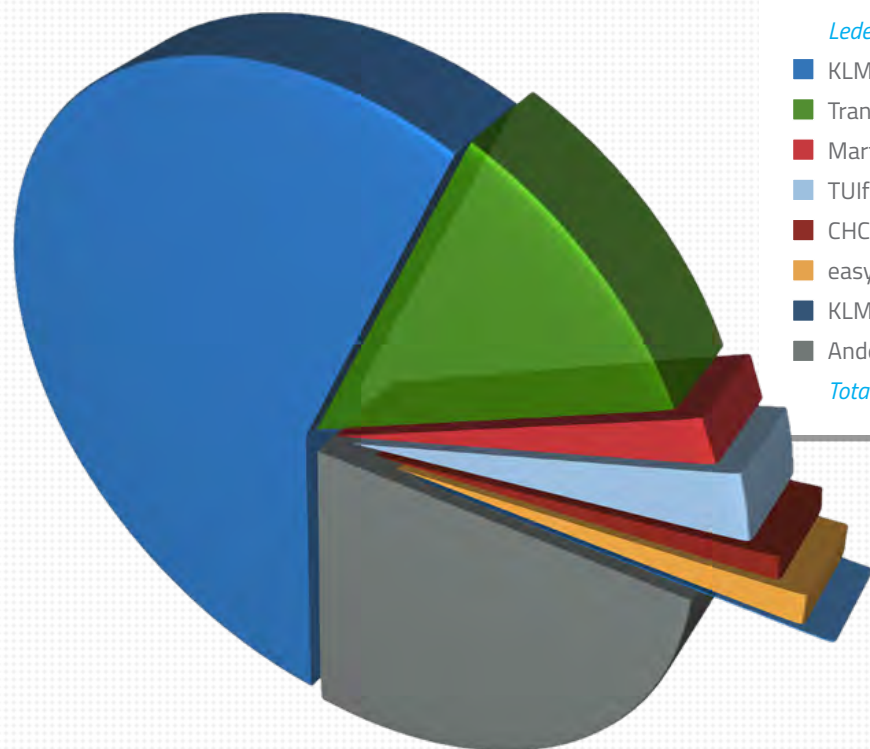
Ledenraad

VNV IN CIJFERS

LEDENSAMENSTELLING



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers



Ledenoverzicht 2016

	1 januari	31 december
KLM:	2753	2700
Transavia:	476	525
Martinair:	138	85
TUIfly:	127	132
CHC:	53	49
easyJet:	38	65
KLM FA:	5	5
Ander soort lidmaatschap:	1.298	1.248
Totaal	4.888	4.809

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



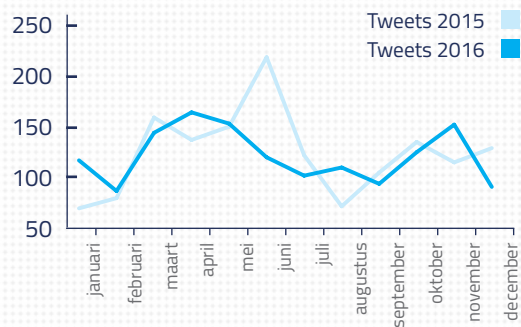
Ledenraad

Ledensamenstelling op 31 december 2016

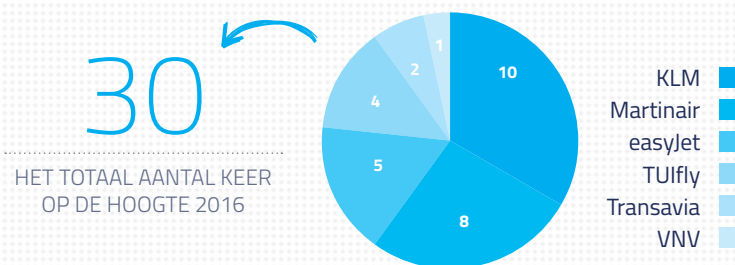




AANTAL TWEETS @VNVPRESIDENT PER MAAND



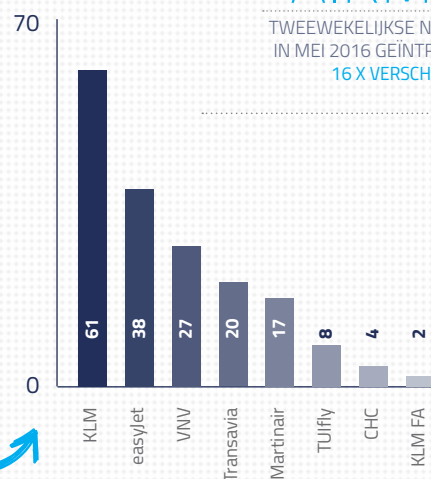
AANTAL OP DE HOOGTE 2016



AANTAL
NIEUWS
FLITSEN
IN 2016

177

HET TOTAAL AANTAL NIEUWSFLITSEN IN 2016



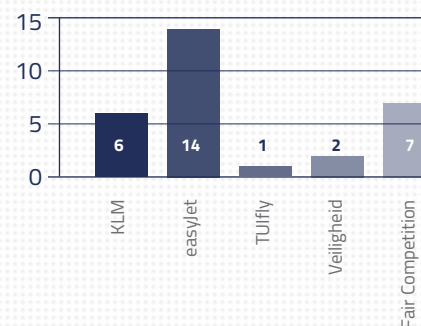
16x
AIRMAIL

TWEEWEEKELIJSE NIEUWSBRIEF,
IN MEI 2016 GEÏNTRODUCEERD,
16 X VERSCHENEN

11x
OP DE BOK

11 KEER VERSCHENEN
82 PAGINA'S VAN HET
BESTUUR

AANTAL PERSBERICHTEN 2016



30

HET TOTAAL AANTAL
PERSBERICHTEN IN 2016

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid

Beroepsinhoudelijk

Maatschappelijk

Arbeidsvoorwaarden

Ledenraad



BESTUURSAFDELING VLIEGTECHNISCHE ZAKEN

De VNV is een kenniscentrum. De bestuursafdeling waar dat overduidelijk in naar voren komt, is Vliegtechnische Zaken (VTZ). Met een hoog kennisniveau van luchtvaart in het algemeen, maar in een veelheid aan onderwerpen in het bijzonder, wordt gevraagd en ongevraagd advies gegeven.

De afdeling bestaat uit drie commissies, waarin vele collega's vrijwilligerswerk vervullen. Dat gebeurt in relatieve anonimiteit, maar zij zijn van onschatbare waarde voor de VNV. Met bijna veertig vrijwilligers is VTZ de grootste bestuursafdeling binnen de VNV.

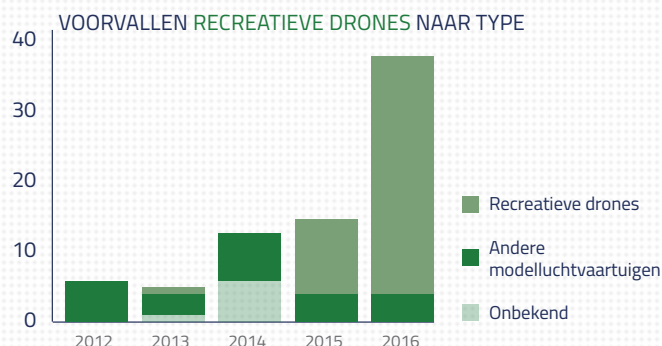
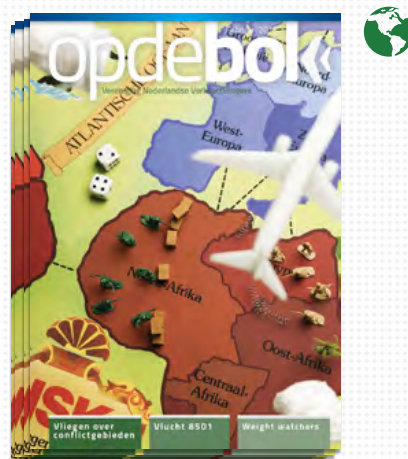
TERUGKIJKEN OP 2016

Drones

Sinds 2014 staat het onderwerp drones hoog op de agenda van VTZ. Ook dit jaar bleef de bestuursafdeling zich inzetten voor regelgeving om de vliegveiligheidsrisico's in te dammen, en voor betere voorlichting en een groter maatschappelijk bewustzijn van de gevaren. Dat die waarschuwing terecht is geweest, bleek toen in april de eerste drones bij Schiphol werden gesignaleerd. Op 22 april 2016 werd in samenwerking met diverse partijen een [position paper over drones](#) uitgebracht.

Door meerdere incidenten met drones heeft de VNV veel publieke aandacht kunnen geven aan de risico's. Een gevaar waar de VNV al jaren geleden vroegtijdig op wees, maar dat nu pas echt aandacht krijgt. [Lees verder](#) ►

MET BIJNA **VEERTIG VRIJWILLIGERS**
IS VTZ DE GROOTSTE BESTUURS-
AFDELING BINNEN DE VNV



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid

Bestuursafdeling
Vliegtechnische Zaken

Beroepsinhoudelijk

Maatschappelijk

Arbeidsvoorwaarden

Ledenraad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

◀ terug

Lithiumbatterijen

De VNV is al lange tijd bezig de gevaren van lithiumbatterijen te inventariseren en te vertolken aan overheden. Dat gebeurt vanuit de vereniging zelf, maar ook via de IFALPA Dangerous Goods Committee waar de VNV actief in is. Voor de mondiale vliegergemeenschap is deze commissie het middel om over gevaarlijke stoffen te spreken met ICAO.

ICAO heeft in 2016 het vervoer van losse lithiumbatterijen als vracht op passagiersvluchten verboden. Voor de rest van de wereld is het gevaar een stuk zichtbaarder geworden door de verschillende incidenten met en het daaropvolgende verbod van vervoer van de Samsung Galaxy Note 7.

EASA-FTL

De EASA-FTL trad in 2016 in werking en daarmee kon de VNV-werkgroep opgeheven worden. Maar dat betekent niet dat het goed gaat en de VNV zich er niet meer mee hoeft te bemoeien. Met meerdere luchtvaartmaatschappijen zijn discussies gaande over de precieze uitvoering van de nieuwe

regels. In de EASA-FTL wordt ook de mogelijkheid geboden om met een werkend Fatigue Risk Management System (FRMS) de vluchtduur te verlengen of de rust te bekorten. De VNV is van mening dat een FRMS veelzijdiger kan zijn, daarom houden wij actief de vinger aan de pols bij de invoering bij de verschillende luchtvaartmaatschappijen.

COMMISSIE Vliegtechnische Zaken (VTZ)

Het jaarverslag is niet de plek om al het werk van de commissie VTZ te noemen. Dat zou te divers en uitgebreid zijn. Slechts een paar hoofdpunten worden daarom hier genoemd.

Mixed Fleet Flying was een van de grootste onderwerpen voor deze commissie in 2016. Bij KLM is men in 2015 begonnen met het door elkaar vliegen van de Boeing 777-200/-300 en de Boeing 787-9. Dat is door de VNV goed in de gaten gehouden en na twaalf maanden geëvalueerd.

Op de risico's die van tevoren ingeschat waren, bleek goed geanticipeerd te zijn. Er zijn daarnaast ook geen onverwachte risico's gesignaleerd. Dat heeft ervoor gezorgd... [Lees verder ▶](#)



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Bestuursafdeling
Vliegtechnische Zaken

Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

◀ *terug* ...dat het eerste jaar 'mixed fleet flying' naar tevredenheid is verlopen en we met KLM in de loop der tijd verder kunnen kijken naar de volgende stap in dit proces.

Fuel Policy 2.0 is een project van KLM waar de commissie neutraal in is gestapt, maar gedurende het proces erg kritisch over is geworden. Een groot gedeelte van de nieuwe policy is voor de commissie te begrijpen en zij kan daar ook geen bezwaar in zien. Waar volgens VTZ wel een groot risico in zit, is de 'no alternate' planning. Dat is als planningsmiddel echt een brug te ver en daar zal de commissie in de huidige vorm negatief over adviseren.

London City is een vliegveld waar KLM Cityhopper na jaren van afwezigheid weer op gaat vliegen. Om meerdere redenen is dat een uitdagende operatie waar van tevoren zeer zorgvuldig naar gekeken moet worden. VTZ heeft bij KLC over de schouder mee mogen kijken naar de voorbereidingen en is tevreden met de manier waarop dat is aangepakt.

SECURITY COMMISSIE (SEC)

Vliegen over conflictgebieden is een van de belangrijkste onderwerpen van de Security Commissie. Daar is de VNV ook op drie niveaus mee bezig. Mondiaal, Europees en nationaal.

Mondiaal wordt gesproken in IFALPA-verband. Maar omdat security en informatiedeling zo uitgebreid en gecompliceerd zijn, moet ook dichterbij huis gekeken worden. Via ECA wordt daarom geprobeerd het onderwerp op Europees niveau te sturen. Het is haalbaar en een echte stap voorwaarts dat de Europese...

Lees verder ►

WAAR VOLGENS VTZ WEL
EEN GROOT RISICO IN ZIT, IS
DE **'NO ALTERNATE'** PLANNING.

Klik hier voor:



**Convenant
Conflictgebieden**



Klik hier voor:



**ICAO Lithium
batterijen verbod**



Klik hier voor:



**Uitleg nieuwe wettelijke
WRR - EASA-FTL**



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



**Bestuursafdeling
Vliegt Technische Zaken**

Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

◀ *terug* ... veiligheidsdiensten goed samenwerken en de relevante informatie delen.

De VNV blijft in Nederland hierover in gesprek met de overheid. Op 30 juni 2016 heeft de vereniging samen met de Nederlandse staat en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen een convenant ondertekend. Daarin staan de afspraken vastgelegd over 'informatiedeling inzake de veiligheid van het luchtruim en vliegen over conflictgebieden'.

De VNV ziet het convenant als een uitgangspositie. Het heeft de voorkeur dat de veiligheidsdiensten actief op zoek gaan naar gevaren voor de luchtvaart en niet alleen reageren op 'bijvangst'.

ACCIDENT INVESTIGATION GROUP (AIG)

Flight Data Monitoring-afspraken zijn er gemaakt met easyJet in 2016. De afspraken zijn helder en over drie jaar worden ze geëvalueerd. Het is een positieve start van de samenwerking tussen het bedrijf en VTZ.

Bij Transavia bleek dat het aantal 'unstable approaches' erg hoog was. Dat komt onder andere omdat het bedrijf geen verschil maakt in SOPs tussen een VMC en IMC approach en alle vluchten dus op 1000 ft stabiel moeten zijn. Hoewel de SOP eenduidig lijkt, blijkt de praktijk weerbarstiger. Daarom wilden de vliegveiligheidsonderzoekers van Transavia hier onderzoek naar doen door middel van een vrijwillige enquête. Helaas heeft de Transavia-ledenraad daar **een streep door gezet**. Zij vonden dat in de huidige afspraken al genoeg ruimte zit om dat te onderzoeken. De bestuursafdeling VTZ betreurt dat de ledenraad die keuze gemaakt heeft.

HET JAAR 2016 WAS EEN VAN
DE **VEILIGSTE JAREN** VOOR DE
COMMERCIEËLE LUCHTVAART.

VOORUITKIJKEN NAAR 2017

In het aantal incidenten met agressieve passagiers ziet VTZ een trend omhoog. Dat zal waarschijnlijk doorzetten in 2017. Het is een wereldwijd probleem en niet overal is de regelgeving adequaat. In veel landen is het bijvoorbeeld lastig voor bemanningen om aangifte te doen. In Nederland worden wel goede stappen gezet. Aangifte kan al anoniem gedaan worden en zal binnenkort ook digitaal mogelijk zijn.

Het jaar 2016 was een van de veiligste jaren voor de commerciële luchtvaart. De bestuursafdeling VTZ wil ook de komende jaren daarin haar steentje bijdragen. Om die reden wil de VNV graag een gesprekspartner zijn van de overheid. Helaas beschouwt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op dit moment de VNV nog niet als een volwaardige gesprekspartner. Zij willen alleen praten met de luchtvaartmaatschappijen (vergunninghouders), terwijl steeds meer van werknemers gevraagd wordt. De toezicht-houder moet daarom in de toekomst ook zijn oor te luister leggen bij de werknemersvertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen: wij zijn tenslotte in vele gevallen het 'lijdend voorwerp', maar hebben daarnaast een grote kennis van zaken. ■

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Bestuursafdeling
Vliegtechnische Zaken

Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



BESTUURSAFDELING PROFESSIONELE ZAKEN



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers



Het minst zichtbare werk van de VNV is voor veel leden het meest belangrijke. De afdeling Professionele Zaken staat leden bij die te maken krijgen met een negatieve beoordeling, disciplinaire zaak of een medisch probleem. Dat is persoonlijk en vertrouwelijk werk en met die taak gaat de afdeling PZ al jarenlang discreet om. Daarom kan daar alleen maar in algemene termen over gesproken worden.

De hulp die geboden wordt is maatwerk. Soms is een probleem binnen een dag opgelost, andere keren strijdt de bestuursafdeling jarenlang aan de zijde van een lid. Gemiddeld staat de afdeling elk jaar ongeveer 150 leden bij.

Daarnaast heeft de afdeling een paar grote dossiers waar wel in het openbaar over gesproken kan worden.

Lees verder ►



Klik hier voor:



European pilots' perceptions
of safety culture in European
Aviation



GEMIDDELD STAAT DE AFDELING
ELK JAAR **ONGEVEER 150 LEDEN** BIJ.

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Bestuursafdeling
Professionele zaken

Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



◀ terug

TERUGKIJKEN OP 2016

Commissie Juniore Vliegers

Deze commissie zet zich in voor de toekomstige vliegers. Het dient een maatschappelijk doel. Via deze commissie wil de VNV het huidige hoge niveau van de Nederlandse luchtvaart voor de komende generaties op peil houden.

Dat gebeurt door toekomstige collega's goed te informeren. Zodat wanneer men kiest voor een vliegopleiding, die keuze tot stand komt met heldere en eerlijke informatie. Om dat te bereiken zoekt de commissie contact via een eigen website, Facebook en sinds 2016 een folder. Die folder is het afgelopen jaar verspreid bij vliegclubs, scholen en onderwijsbeurzen.

2016 was ook het jaar waarin ABN AMRO stopte met het financieren van vliegopleidingen. Daardoor is het op dit moment niet meer voor iedereen mogelijk een vliegopleiding te beginnen. Alleen voor mensen met ruime financiële mogelijkheden blijft de opleiding mogelijk. Daardoor kunnen kwalitatief mindere vliegscholen de markt betreden en bestaat de kans dat die eerst kijken naar de portemonnee van een kandidaat en daarna pas naar de kwaliteiten. Dat zou de Nederlandse luchtvaart niet ten goede komen. Door vliegopleidingen voor iedereen bereikbaar te houden, via financiering en belastingaftrek, krijg je de beste vliegers. Daar blijft de Commissie Juniore Vliegers voor strijden.

Germanwings

Heel 2016 heeft in het teken gestaan van nieuwe regelgeving vanwege de Germanwings-ramp. In oktober... *Lees verder* ▶



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid ▶

Beroepsinhoudelijk ▼

Bestuursafdeling
Professionele zaken

Maatschappelijk ▶

Arbeidsvoorwaarden ▶

Ledenraad

◀ terug ...2015 kwam EASA met het 'Action plan for the implementation of the Germanwings Task Force recommendations' waarin men opriep tot veel nieuwe regelgeving.

Soms waren de VNV en ECA het met de suggesties eens (peer support programma's), soms gedeeltelijk eens (medische database, alcohol- en drugscontroles), maar soms ook geheel niet eens (two person in cockpit rule).

Peer support programma's bestaan in Nederland al in de vorm van de Anti Skid Groep en de OVB. Die zijn effectief en uitbreiding met soortgelijke groepen kan alleen maar gesteund worden.

De wens voor een Europese medische database heeft direct te maken met de Germanwings-ramp en de VNV kan zich daar ook wel in vinden. Maar over de uitvoering zijn zorgen. Op welke server staat de medische informatie? Wie hebben toegang? Hoe gedetailleerd moet die informatie zijn? Daar moeten duidelijke antwoorden op komen, voordat vliegers gedwongen worden informatie te delen.

Hetzelfde geldt voor de alcohol- en drugscontroles. Dat moet gebeuren door overheden en niet door luchtvaartmaatschappijen. Ook over het moment van controleren moeten afspraken komen. Anders heb je het gevaar van subjectieve en onnauwkeurige controles. Daarover is de VNV in overleg met de wetgever in Den Haag en via ECA in Brussel.

De 'twee personen in de cockpit'-regel heeft nooit steun gehad van de VNV. Meteen na de ramp riepen veel... *Lees verder* ▶



DE **'TWEE PERSONEN IN DE COCKPIT'-REGEL** HEEFT NOOIT STEUN GEHAD VAN DE VNV.



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Bestuursafdeling
Professionele zaken

Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

Klik hier voor:



Motie Smaling



Nederlandse overheid onder de aandacht te brengen. Zo is eind 2016 [een motie van SP-Kamerlid prof. Smaling](#) aangenomen in de Tweede Kamer. De staatssecretaris zal nu een onderzoek laten uitvoeren naar schijnzelfstandigheid in Nederland.

VOORUITKIJKEN NAAR 2017

Zoals altijd zullen de individuele zaken weer het belangrijkste werk vormen in 2017. Dat gaat goed en de bestuursafdeling Professionele Zaken zal met dezelfde energie en inzet daarmee doorgaan.

Voor de juniore vliegers is er nog steeds onzekerheid. Hoewel verschillende partijen druk bezig zijn financiering van vliegopleidingen weer mogelijk te maken, is daar op dit moment nog geen concreet zicht op.

Het werk dat gedaan wordt naar aanleiding van de Germanwings-ramp en ter bestrijding van 'social dumping' gaat onverminderd voort. Dat zijn lange trajecten die meerdere jaren beslaan. De VNV zal blijven lobbyen om de visie van de vliegers zelf duidelijk over te brengen op de wetgever. ■



◀ *terug* ...luchtvaartmaatschappijen en andere belanghebbenden dat met die regel de risico's eerder toenamen in plaats van af. Door uitgebreid te informeren, lobbyen en onderzoek te laten verrichten, is die regel uiteindelijk weer afgezwakt. De keuze ligt nu bij de luchtvaartmaatschappijen. Veel maatschappijen zijn inmiddels teruggegaan naar de oude situatie en veel andere maatschappijen zijn ook van plan dat te doen.

Onderzoek LSE

In 2016 is een belangrijk onderzoek verschenen van de London School of Economics and Political Science (LSE). Het onderzoek met de titel '[European pilots' perceptions of safety culture in European Aviation](#)' gaat over de connectie tussen vliegveiligheid en schijnzelfstandigheid. Het blijkt dat vliegers die werken bij low cost-maatschappijen een extreem laag beeld hebben van de veiligheidscultuur bij hun luchtvaartmaatschappij.

De VNV is altijd erg kritisch geweest op rare afwijkende contractvormen. Juist omdat die invloed hebben op de veiligheid. Dit soort onderzoeken helpen de VNV om het probleem bij de

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Bestuursafdeling
Professionele zaken

Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad





BESTUURSAFDELING INTERNATIONALE ZAKEN



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

De bestuursafdeling Internationale Zaken kijkt vaak naar het grote plaatje. Daarin worden veel kleine stapjes gemaakt die uiteindelijk, na een lange reis, hun doel bereiken. Daardoor is die afdeling zelden een bron van sappig nieuws en staat zij minder in de schijnwerpers. Het werk valt onder de noemer 'wel belangrijk, maar niet urgent'.

Ook in 2016 zijn er in vele dossiers stappen gemaakt. De VNV werkt hierbij samen met ECA, IFALPA en ICAO. Dat kost veel tijd en energie. Hoewel het krachtenspel groot en causaal verband daardoor lastig aan te tonen is, zijn er positieve resultaten te melden.

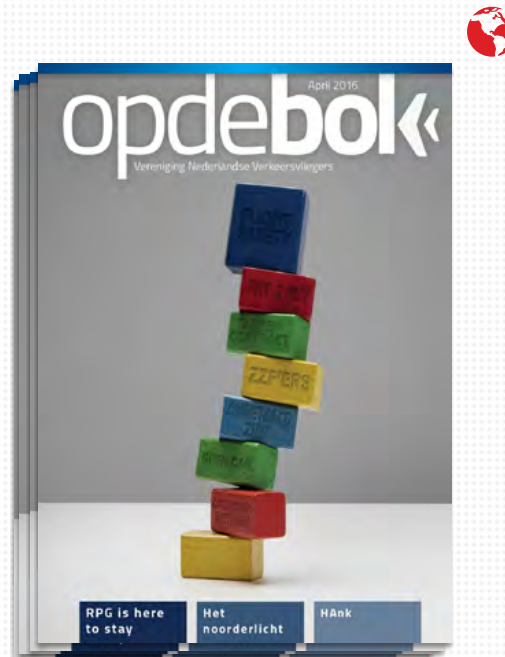
TERUGKIJKEN OP 2016

Multilateral Air Service Agreements

In het dagelijks gebruik noemt men dat ook wel 'Open Skies'. Het is de afspraak tussen meerdere landen om het luchtverkeer te liberaliseren. Mogelijkheden gelijkwaardig te maken voor iedereen. Daar is ICAO al jarenlang mee bezig.

Als vliegervereniging is de VNV daar natuurlijk erg in geïnteresseerd. Vanuit verschillende rollen wordt een bijdrage geleverd. Als Nederlandse vertegenwoordiger, maar ook via ECA en IFALPA.

René Joziassé is naast VNV-bestuurslid ook voorzitter van de Professional and Government Affairs Committee (PGA) bij IFALPA. Vanuit die rol neemt hij deel aan de ICAO-werkgroep ATRP (Air Transport Regulation Panel). IFALPA is... [Lees verder ►](#)



Klik hier voor:

Rene Joziassé bij IFALPA PGA



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

[Veiligheid](#)



[Beroepsinhoudelijk](#)



[Maatschappelijk](#)



[Bestuursafdeling
Internationale zaken](#)

[Arbeidsvoorwaarden](#)



Ledenraad



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**



◀ *terug* ... daar toebehoort met spreekrecht. De suggesties vanuit de vliegerverenigingen kunnen via die weg goed overgebracht worden.

De moeilijkheid met dit dossier zit hem in de vele krachten die aan het werk zijn. In de basis is iedereen het eens dat barrières voor luchtverkeer verder dienen te verdwijnen. De gelijktijdige subsidiëring van luchtvaartmaatschappijen valt moeilijk te rijmen voor diverse landen.

Tijdens de ICAO-conferentie eind september is geprobeerd dat proces in een stroomversnelling te brengen. Maar daar was IFALPA op tegen. Een overhaaste beslissing is voorkomen, mede door lobbywerk bij ICAO-lidstaten van de IFALPA-verenigingen.

De volgende kans om een 'Multilateral Air Service Agreement' vast te leggen is over drie jaar tijdens de volgens ICAO-conferentie. In de tussentijd wordt hard gewerkt om de stem van de vlieger mee te laten tellen in het proces.

Air France ALPA

Het contact met de Franse collega's liep in 2016 niet soepel. Met name de Franse staking in juni heeft de relatie onder druk gezet.

De VNV heeft besloten de Franse staking niet te breken, maar in moreel opzicht ook niet te steunen. Dat is een lastige spagaat. De VNV kon zich niet vinden in het moment van staken en de argumenten om te staken.

Lees verder ▶



'DE VNV HEEFT BESLOTEN **DE FRANSE STAKING** NIET TE BREKEN, MAAR IN **MOREEL OPZICHT** OOK NIET TE STEUNEN'

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



**Bestuursafdeling
Internationale zaken**

Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

◀ terug

Na de zomer zit de onderlinge relatie weer in de lift. De informatie-uitwisseling is een basis waar de VNV zich hard voor blijft maken. Dat is in de tweede helft van het jaar dan ook bewerkstelligd.

European Cockpit Association (ECA)

De VNV is betrokken bij ECA sinds de oprichting in 1991. Kennis en mankracht worden sindsdien aan onze koepelorganisatie in Brussel geleverd. Omdat tegenwoordig de meeste regelgeving voor luchtvaart door de Europese Unie wordt gemaakt, is het van groot belang daar in de buurt te blijven. En zodoende als VNV een waardevolle bijdrage te blijven leveren aan ECA.

VNV-bestuurslid Professionele Zaken Otjan de Bruijn is voor ECA Professional Affairs Director. Daarmee is hij een belangrijke bron van informatie. Zowel van de VNV naar ECA als van ECA naar de VNV.

ECA is bestuurlijk en financieel stabiel. Dat is belangrijk, omdat het een organisatie is met een brede horizon. Brusselse wetgeving kost veel tijd en heeft zowel visie als een lange adem nodig. Daarom ziet de VNV graag dat ECA de Brusselse lobby verder versterkt.

Thema's als Social Dumping, Pay-2-Fly en Fair Competition zullen allemaal op Europees niveau bepaald worden. Daar kan de VNV echt het verschil maken.

VOORUITKIJKEN NAAR 2017:

Zoals eerder al gezegd, is deze bestuursafdeling niet van de korte termijn. In 2017 gaat het verder met reeds bekende en nieuwe dossiers. De relaties zijn daarbij cruciaal en bepalen hoe



vruchtbaar de grond is voor het zaadje dat VNV wil planten. Het helpt daarbij dat de VNV internationaal altijd een forse voetafdruk heeft, afgemeten aan het ledental van de vereniging.

Wat de VNV in 2017 sowieso te horen gaat krijgen, is of de IFALPA-conferentie in Nederland gehouden mag worden in 2019. Tijdens de 2017 Conference in Montreal begin mei zal dat door IFALPA-verenigingen besloten gaan worden. ■

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Bestuursafdeling
Internationale zaken

Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

ARBEIDSVOORWAARDEN







Een groot deel van het werk van de bestuursafdeling KLM is niet goed zichtbaar voor de meeste leden. Vragen beantwoorden bijvoorbeeld. Bijna elke vlieger heeft wel eens een vraag aan de VNV. Die wordt gesteld via telefoon of e-mail. Soms komt het antwoord meteen. En als dat niet mogelijk is, dan binnen de kortst mogelijke termijn. Ongeveer 1.500 vragen per jaar.

Bedenk daarbij dat de afdeling een relatief kleine bezetting heeft. Die collega's doen het werk in deeltijd en moeten daarnaast ook ander vakbondswerk verrichten. Het vliegdiensoverleg bijvoorbeeld. Deze vergaderingen vinden vaak plaats en daar wordt de voortgang van afspraken besproken. Hoe gaat het met digitalisering? Het reisverlof in decimalen? De vakantieregeling? Allemaal kleine stapjes die bijna onzichtbaar zijn, maar gezamenlijk ongelooflijk belangrijk voor de leden. Het is de fundering.

Maar het zijn de grote onderwerpen waar de meeste aandacht voor is. En vanwege de sterke fundering kunnen de grote onderwerpen goed aangepakt worden. In 2016 ging dat vooral om de uitvoering van het cao-akkoord. Maar zoals bijna elk jaar kwamen daar een paar onverwachte uitdagingen bij.

TERUGKIJKEN OP 2016

Uitwerking cao-akkoord

Het nieuwe cao-akkoord moest ook in 2016 op punten worden uitgewerkt. Via werkgroepen zijn de verschillende onderdelen van het akkoord voortvarend aangepakt. De vakantietransparantie, reisverlof in decimalen en het verder uitwerken op gebied van veranderingen van de GVDT-systematiek... [Lees verder ►](#)



'GEVOELSMATIG VINDEN **SOMMIGE LEDEN** DE COMPENSATIEREGELING NOG STEEDS EEN **MOEILIJK ONDERDEEL** VAN DE CAO'

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUifly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**



◀ *terug* ...zijn enkele voorbeelden hiervan.

Daar is veel tijd in gaan zitten. Niet alleen omdat het ingewikkelde materie is, maar ook omdat de bestuursafdeling het belangrijk vindt dat de implementatie vanaf het begin goed gaat.

Een onderdeel als reisverlof in decimalen (RE) is voor iedereen nieuw. Het is belangrijk dat zo iets meteen goed gaat. Na het cao-akkoord zijn er nog veel implementatiezaken die benoemd moeten worden. Wat gebeurt er bijvoorbeeld met de RE-teller na een annulering of bij ziekte? Wat wordt eerst ingedeeld, RVI of RE? Dat zijn interessante vragen waarover de bestuursafdeling, maar ook KLM, natuurlijk een sterke mening heeft. De regels worden door KLM vaak in het eigen voordeel geïnterpreteerd.



Klik hier voor:

**YouTube-filmpje over de
compensatieregeling**



Een ander belangrijk en erg zichtbaar onderdeel van de nieuwe cao is de compensatieregeling. Daar is veel tijd en energie in gestoken. Hoewel de regeling misschien wat ingewikkeld oogt, mag gezegd worden dat deze wél goed in elkaar steekt. Omdat de regeling ingewikkeld is, en om een draagvlak onder de leden te krijgen, is veel tijd en moeite besteed om de compensatieregeling uit te leggen. Via de ledenraad, infosessies, Op de hoogtes en (voor het eerst) [filmpjes op internet](#) zijn de leden geïnformeerd. Dat heeft voor een gedeelte geholpen begrip te kweken en eventuele weerstand weg te nemen. Tegelijk beseft de bestuursafdeling goed dat we niet bij iedereen de handen op elkaar krijgen voor de compensatieregeling. Gevoelsmatig vinden sommige leden het nog steeds een moeilijk onderdeel van de cao, maar op inhoud is geen discussie meer.

Lees verder ▶

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



**Bestuursafdeling
KLM**

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUIfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

◀ terug

Ook was er de oprichting van SPAAK: Stichting Piloten Aandelen Air-France KLM. Na veel duwen en trekken is de eerste tranche aandelen in december 2016 overgemaakt. Via de stichting krijgen de KLM-vliegers een nieuwe krachtige stem in het bedrijf waarmee ze hun langetermijnbelangen kunnen behartigen en de continuïteit van KLM bewaken.

Crewtekort

Crewtekort is vaak een teken van groei van het bedrijf. Op zich een probleem met een positieve oorzaak. Maar dat juist in 2016 de bestuursafdeling KLM zoveel tijd heeft moeten steken in dit onderwerp steekt toch wel een beetje. Vooral omdat na het cao-akkoord zoveel ruimte is ontstaan door veranderingen in de WRR en de pensioenleeftijd. Die tekorten zijn volgens de VNV te wijten aan het slecht gebruiken van de cao-afspraken door KLM.

Al tijdens de cao-afspraken heeft de VNV gezegd dat de ruimte die KLM krijgt van de vliegers goed gebruikt moet gaan worden. De verschillende onderdelen kunnen met elkaar 'ademen' om maximaal effect te krijgen. Maar daar heeft KLM geen tijd aan besteed. Het gevolg was dat het bij KLC en de B777/B787-unit fout liep.

Omdat de VNV in het algemeen van mening is dat elke vlucht doorgang moet vinden, is een noodpakket afgesproken. Dat heeft lucht gegeven aan KLM, maar het is teleurstellend dat daarmee de gewenste rust op de B777/787-unit niet is bereikt.

Pensioendiscussie:

De eerste vijf maanden van 2016 is het onderwerp... [Lees verder ▶](#)

Klik hier voor:



**Akte van oprichting
stichting SPAAK**



**Stichting
Piloten
Aandelen
Airfrance
KLM**

Aangenomen protocollen en afspraken KLM ledenraad

- Afspraak over de inschaling van de E175
- Protocol 'Addendum bij het cao-akkoord 2015-2017'
- Protocol 'Afspraak noodpakket crewbehoefte B777/787'
- Protocol 'Aanpassing wijziging WAZO, WAA en 90% deeltijd'
- Protocol 'Uitwerking Compensatieregeling'
- Aanpassing op protocol Uitwerking Compensatieregeling

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUifly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers



Klik hier voor:

YouTube-filmpje:
Pensioensysteem KLM



Klik hier voor:



Het STROT-akkoord



'HET **STROT-AKKOORD** WAS WETTELIJK PRIMA IN ORDE EN BETAALBAAR'

◀ *terug* ...pensioenen niet door KLM op de overlegagenda's geplaatst. De VNV en KLM hebben daar geen woord over gewisseld. Het was wat de VNV betreft ook niet nodig, want onze pensioensystematiek werkt goed en naar volle tevredenheid van de vliegers.

Maar op een gegeven moment zag KLM een probleem aankomen, een bijstorting. Dat gaf bij KLM opeens haast en toen de VNV hierover kwam praten werd nagenoeg direct gedreigd met opzeggen van afspraken. Dat past helemaal niet bij de relatie die de VNV met KLM heeft. Het gevolg was een pensioenoorlog van vijf maanden.

Het STROT-akkoord was wettelijk prima in orde en betaalbaar. KLM heeft over de gehele periode dat het akkoord bestaat een korting gehad. Als dat bedrag in het pensioenfonds was blijven zitten dan was er meer dan voldoende geweest voor de vereiste dekkingsgraad om volledig te kunnen indexeren. Het STROT-akkoord is tenslotte een regeling voor goede en slechte tijden.

Veel communicatie, juridische trajecten en de oprichting van een Actie Informatie Team (om acties voor te bereiden) volgden. Gelukkig werd het probleem voor het einde van het jaar opgelost. KLM erkent de afspraken, ondertekende het contract met het pensioenfonds en heeft het bedrag overgemaakt.

Lees verder ►

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUIfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers



◀ terug

VOORUITKIJKEN NAAR 2017

De discussie in 2016 over pensioenen en de manier waarop het bedrijf daarmee omging, veroorzaakte een duidelijke breuk in het vertrouwen met KLM. Het is de VNV alles eraan gelegen dat dit vertrouwen weer kan herstellen in 2017. Maar daarbij moet wel opgemerkt worden dat de VNV niet de oorzaak van deze breuk is. Het lijmwerk zal dus ook door KLM gedaan moeten worden.

Omdat het onderliggende probleem van de pensioenen nog niet opgelost is, zal daar ook in 2017 aandacht aan besteed worden. Beide partijen willen zich inzetten voor een gewijzigde pensioenregeling. Dat moet wel in balans gebeuren, want de VNV is er voor de vliegers en zal niet de arbeidsvoorwaarden te grabbel gooien. Al helemaal niet bij zoiets fundamenteels als pensioenen.

KLM zou af willen van de opzet van de huidige pensioenregeling. Het bedrijf heeft te kennen gegeven af te willen van

'DE VNV STAAT **NIET NEGATIEF**
TEGENOVER **EEN VERANDERING**
VAN DE PENSIOENREGLING'

het STROT-akkoord en de DB (defined benefit)-regeling. Daar zal zeker over gepraat gaan worden. De VNV staat niet negatief tegenover een verandering van de pensioenregeling. Maar daar moet wel een goede financiering tegenover staan. Een DC (defined contribution)-regeling is niet per definitie slechter voor de vlieger.

Tegen het eind van 2017 zullen nieuwe cao-gesprekken beginnen. Het standpunt van de VNV zal voor een groot deel afhangen van de vraag of alle KLM-domeinen evenveel bijgedragen hebben aan Perform 2020. In aanloop daar naartoe zullen de leden geïnformeerd worden over het proces.

Er waait een positieve wind door KLM. Er wordt hard gewerkt, maar de resultaten zijn er ook naar. Het is te hopen dat het in 2017 zo doorgaat. Er zijn veel kleine dossiers die langzaam opgebouwd worden. Vakantietransparantie en interbids zijn onderwerpen waar ook in 2017 stappen gemaakt zullen worden. Kleine dossiers, maar voor de individuele vlieger erg belangrijk. Het kleine werk gaat dus ook gewoon door. ■



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUIfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad





Het was een wisseling van de wacht in 2016. Het jaar begon met Axel Boland, Torben Larsen en Coen George als leden van de bestuursafdeling Transavia. Eind 2016 zijn dat Coen George, Imro Doelwijt en Selma Mulder. Die overdracht is goed geweest. Coen schoof door naar voorzitter. Imro zat al in de ledenraad en Selma had al eerder werkzaamheden verricht voor de VNV en zij waren daardoor goed op de hoogte van de vele dossiers.

Ook bij Transavia waren veel personele wisselingen. Een nieuw hoofd Vliegdiens, een nieuw hoofd Crewplanning en een nieuw hoofd Tracking & Control. Alles bij elkaar zorgde dat toch voor vertraging in veel dossiers. Aan het eind van 2016 had de bestuursafdeling een lijst met zestien open punten waar nog oplossingen voor gevonden moesten worden.

TERUGKIJKEN OP 2016

CAR-regeling (CBM)

Halverwege het jaar werd de CAR-regeling omgedoopt tot CBM (Car Based Movement)-regeling. Maar de regels en de discussie rondom die regels bleven gelijk. De manier waarop Transavia de nieuwe EASA-FTL wilde implementeren, en daarin werd gesteund door ILenT, heeft de bestuursafdeling Transavia erg verbaasd en teleurgesteld.

De discussie ging onder andere over de definitie van aanmeldtijd. Wanneer een vlieger die Rotterdam als 'base' heeft moet werken vanuit Amsterdam, dan heb je het niet meer over woon-werkverkeer. Dat is een opdracht van je werkgever. Werktijd dus. Die extra reistijd moet wat de VNV betreft worden opgeteld bij de FDP. [Lees verder ►](#)



'DE **CONTACTEN EN KENNIS VAN VTZ**
HEBBEN GEHOLPEN OM **TRANSAVIA**
EN ILT ERVAN TE OVERTUIGEN DAT
WIJ GELIJK HEBBEN.'

Klik hier voor:



Brief werkafspraken CAR



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

'IN 2016 WAS **T-BIDS** EEN GROTE
TELEURSTELLING'



◀ terug

Met behulp van de bestuursafdeling VTZ is de discussie tot aan EASA gebracht. Die samenwerking is erg belangrijk geweest. Daaruit blijkt de waarde van een vereniging als de VNV. De contacten en kennis van VTZ hebben geholpen om Transavia en ILT (Inspectie Leef-omgeving en Transport) ervan te overtuigen dat wij gelijk hebben.

De VNV heeft nu een werkafpraak hierover tot 1 april 2017. Deze moet nog verankerd worden in een protocol.

T-bids

Op 23 februari 2016 konden de Transavia-vliegers voor het eerst via t-bids digitaal invloed uitoefenen op hun indelingen. Dat leek het eindstation te zijn van een lang en nauwkeurig proces dat al sinds 2012 loopt.

Helaas blijkt het indeelsysteem vooralsnog niet het gewenste resultaat te geven. De bestuursafdeling is ervan overtuigd dat t-bids (Jeppesen) het beste systeem is en het daar dus niet aan ligt. Maar vanwege de CBM-regeling, krapte in de bemanningen en de vele pre-assignments kan de software zijn werk niet goed doen.

In 2016 was t-bids een grote teleurstelling. De vliegers krijgen nu niet het schema en de vrije tijd die ze willen hebben. De

bestuursafdeling Transavia richt de blik vooruit op mogelijke verbeteringen zodat in 2017 t-bids doet wat het beloofd heeft.

München

Op 8 maart 2016 is door de Transavia-ledenraad het 'Protocol tussentijdse cao-wijziging cao Transavia-vliegers in verband met Intra-Europese productie' goedgekeurd. Daarmee kon de operatie in München van start gaan.

Helaas heeft de basis nog geen jaar vol kunnen maken voordat het einde aangekondigd werd. Op 13 februari 2017 maakte Transavia bekend dat zij per 1 november 2017 stopt met vluchten vanaf München.

De bestuursafdeling heeft heel erg veel tijd besteed aan het goed vertegenwoordigen van de vliegers in München. De bestuursleden zijn in oktober op bezoek geweest om direct contact te hebben en te horen hoe de VNV die vliegers kon bijstaan. In twee dagen is met 80 procent van de vliegers contact geweest.

Daarnaast is samen met de Duitse collega's van VC (Vereinigung Cockpit) gewerkt aan een gecombineerd VC-VNV-lidmaatschap. Hoewel daar nu geen sprake meer van lijkt te zijn, gaat de opgedane kennis niet verloren. [Lees verder ►](#)



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUIfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUIfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad

◀ terug

Pensioenen

De aftopping van het Witteveen kader op 100.000 euro (het pensioengevend inkomen) gaf per 1 januari 2015 een verlaging van het daaraan gekoppelde nabestaandenpensioen. Die verlaging kan op de lange termijn opgevangen worden met de vrijval die vliegers krijgen. Maar op de korte termijn zou het bij overlijden een probleem voor de nabestaanden kunnen geven.

Om dat te voorkomen hebben het bestuur, de ledenraad en Transavia gezamenlijk een oplossing gezocht. Die is gevonden in een verzekering voor alle vliegers. Mocht er in de komende jaren iets gebeuren, dan kan die verzekering dat gat opvullen.

VOORUITKIJKEN NAAR 2017

Het huidige cao-akkoord loopt officieel tot 31 december 2016. Maar wat de bestuursafdeling betreft gaan de nieuwe onderhandelingen pas van start als de lopende zaken (de zestien punten) zijn afgehandeld.

De insteek van die cao-onderhandelingen hangt erg af van de toekomst van Transavia. Wat is de visie van het bedrijf? Waar wil het naartoe? De bestuursafdeling heeft meer duidelijkheid nodig en zal daar in 2017 zeker naar vragen.

Tussen de bedrijven KLM en Transavia lijkt zich steeds meer een nauwere samenwerking te vormen. Dat zal tot gevolg hebben dat de bestuursafdelingen van KLM en Transavia ook steeds vaker zullen samenwerken. Op die manier kunnen de vliegers niet tegen elkaar uitgespeeld worden door het bedrijf. ■



Klik hier voor:

YouTube-filmpje:
Pensioensysteem Transavia



Aangenomen protocollen en afspraken Transavia ledenraad

- Protocol pensioenregeling per 1 januari 2016
- Protocol tussentijdse cao-wijziging cao Transavia-vliegers in verband met Intra-Europese productie
- Protocol 'Digitalisering'
- Protocol tussentijdse cao-wijziging cao

Transavia-vliegers i.v.m. nadere uitwerking Memorandum of Understanding (MoU)

Hoera voor Transavia

Observaties uit de rechtszaal

Heeft de A380 nog toekomst





Globaal zou je 2016 kunnen opsplitsen in drie delen. Een roerig voorjaar met rechtszaken en waarin cao-akkoorden werden weggestemd die ontslagen moesten voorkomen. Een stille zomer waarin even rust werd genomen om na te denken 'hoe verder'. En een zachte herfst waarin een nieuwe start werd gemaakt naar de toekomst.

TERUGKIJKEN OP HET VOORJAAR 2016

Cao-akkoorden:

Na een lang cao-loos tijdperk waarin men voornamelijk te maken had met nawerking van de vorige cao, is er in 2016 weer een akkoord op tafel gekomen.

Het 'Protocol Martinair-cao vliegers 2016-2018' werd op 16 maart gepresenteerd en aan de Martinair-leden voorgelegd ter goedkeuring. Het belangrijkste onderdeel van het akkoord was het voorkomen van gedwongen ontslagen. Doordat Martinair bezig was met het uitvoeren van 'Cargo Plan B' ontstond een overvloedigheid bij de vliegers. Dit akkoord zou de lusten en lasten verdelen over het Martinair-vliegerkorps als collectief om zo gedwongen ontslagen te voorkomen. Helaas werd het akkoord op 7 april – drie dagen na het OvO cargo-vonnis – weggestemd door de Martinair-leden; 89,4 procent van de Martinair-leden bracht hun stem uit, waarbij 70 tegen en 56 voor stemden.

Het VNV-bestuur en Martinair hadden graag een gedragen akkoord. Ze wilden daarmee voorkomen dat werd overgegaan tot gedwongen ontslagen. Daarom is na een kort overleg op 13 mei een licht gewijzigd akkoord op tafel gekomen waarin ... *Lees verder* ▶



Klik hier voor:



**Protocol cao
Martinair-vliegers
2016-2018**



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

**Bestuursafdeling
Martinair**

Bestuursafdeling
TUifly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



◀ **terug** ... de pijnpunten uit het vorige akkoord waren weggenomen, zo dachten de sociale partners. Het '3+1 freighter-akkoord' werd aan de Martinair-leden voorgelegd, maar ook dit werd afgestemd. Daarmee waren voor de VNV de mogelijkheden uitgeput en moesten 37 Martinair-vliegers helaas het bedrijf gedwongen verlaten. Een zwarte bladzijde.

Rechtszaken:

Nadat in 2015 de meeste rechtszaken ten einde waren gebracht, bleef er nog een zaak over voor 2016. De OvO cargo-zitting vond op 13 januari 2016 plaats en op 4 april deed de rechter uitspraak. Daarin werd de volledige claim afgewezen.

Het vonnis was wel aanleiding voor een nieuwe rechtszaak. 92 Martinair-vliegers gingen op 15 april opnieuw naar de rechter met de eis om de ontslagaanvraag in te trekken en de vliegers bij KLM te werk te stellen. Daartoe kwamen zij doordat in de uitspraak van 4 april stond dat KLM een inspanningsverplichting had om mensen aan te nemen. Op 29 april deed de rechter uitspraak. Hij was tot de conclusie gekomen dat de interpretatie van de Martinair-vliegers te ver ging. Hij stelde ze in het ongelijk.

Het hoger beroep in de OvO cargo-zaak is aangevraagd en moet in 2017 plaatsvinden.

Tussendoor was er nog een derde rechtszaak. Die ging over de winstdelingsregeling over het boekjaar 2013 en vond plaats op 9 maart 2016. Martinair weigerde de winstuitkering over 2013 te betalen omdat zij van mening was dat het geen echte winst was. Op 11 april stelde de rechter de eisers in het gelijk.

Martinair had nog in hoger beroep kunnen gaan, maar heeft besloten dat niet te doen. Het vonnis werd daarmee definitief.

TERUGKIJKEN OP HET NAJAAR 2016

Met vier freighters, honderd vliegers en zestien lucratieve routes moet Martinair toekomstbestendig zijn. Alleen moet hier nog een passende cao bij komen. Welke rol kan en wil de VNV hierbij spelen? Met die vraag van Martinair op zak en met de ervaring uit het voorjaar is gekozen voor een nieuwe strategie om tot een cao-akkoord te komen. Gebrek aan transparante informatie en inspraak bij de gemaakte keuzes versterkte het gebrek aan vertrouwen in de VNV en Martinair, bleek uit... [Lees verder ►](#)

Vliegervergaderingen:

- 5 februari
- 24 maart
- 28 oktober
- 2 december



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUIfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad





'NA EEN **TURBULENT JAAR** IS HET
ZICHT OP 2017 **ZONNIG**'

◀ **terug** ...de feedback van de leden. Daarom werd in oktober afgetrapt met een vliegervergadering waarin werd gestart met informatie delen. Vanuit die informatie werden dan keuzes voorgelegd waaruit weer nieuwe informatie en keuzes voortkwamen. Te voet kwam er voldoende vertrouwen terug om de VNV toch de cao-onderhandelingen te laten uitvoeren. De toevoeging van Pieter Daniëls aan de delegatie was een invulling van de wens van de Martinair-vliegers en een inhoudelijke impuls aan de onderhandelingstafel.

VOORUITKIJKEN NAAR 2017

Na een turbulent jaar is het zicht op 2017 zonnig. Het nieuwe businessplan van Martinair heeft positieve vooruitzichten. Wereldwijd zie je langzaam de economie aantrekken, waardoor de vrachtprijzen hoger worden en de beladingsgraad toeneemt.

Het is de verwachting dat de Martinair-vliegers begin 2017 een nieuwe cao zullen krijgen. De signalen zijn positief. Het is tegelijkertijd het startschot van een reparatieslag van de arbeidsvoorwaarden. Sinds de vorige cao in 2013 afliep is er veel veranderd in de wereld. De wet- en regelgeving hebben niet stilgestaan en de komende tijd zullen de protocollen in lijn met de huidige tijd moeten worden gebracht.

Dat is een leuke uitdagende taak die de VNV het liefst laat uitvoeren door een Martinair-vlieger. Vicepresident Arthur van den Hudding was in 2016 ad interim-voorzitter van de bestuursafdeling, maar het heeft de voorkeur dat de afdeling weer geleid wordt door iemand uit de eigen gelederen. ■



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUIfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad





In 2016 ging het goed met TUIfly. En als het goed gaat met het bedrijf, gaat het ook goed met zijn werknemers. In 2016 vertaalde zich dat voor de vliegers in een winstdeling, promoties en nieuwe vacatures.

Maar niet alles ging volgens plan. Het cao-akkoord werd niet aangenomen door de vliegers. In de communicatie gingen dingen mis. En door het cao-overleg kregen de lopende zaken een achterstand.

De bestuursafdeling plukt wel de vruchten van een professionalisering van de vliegeradviesgroep (VAG).

TERUGKIJKEN OP 2016

Cao-akkoord

Eind 2015 is de VNV begonnen met gesprekken voor een nieuwe TUIfly-cao. Het motto van de onderhandelingen was: gezond naar je pensioen, en als het onverhoopt tegenzit, een goed vangnet. Werk en Rusttijden Regeling (WRR) en Beroeps Ongeschiktheid Pensioen (BOP) stonden daarom hoog op de wensenlijst.

Het bijzondere aan de TUIfly-cao is dat salarisverhogingen gekoppeld zijn aan de overkoepelende cao voor de reisbranche. Voor de VNV geeft dat beperkingen in de onderhandelingen. Een nullijn is bijvoorbeeld geen optie en daarom kan alleen 'betaald' worden met meer productie. Harder of meer werken dus.

Maar de TUIfly-vliegers werken al heel erg hard. [Lees verder ►](#)



Vliegervergaderingen:

- 1 september
- 21 september
- 9 november

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

**Bestuursafdeling
TUIfly**

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

**Bestuursafdeling
TUfly**

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad

◀ terug

Daarom hechten ze veel waarde aan hun vrije tijd. Dat biedt weinig flexibiliteit tijdens onderhandelingen.

Op 29 juli 2016 lag er een cao-akkoord op tafel en de bestuursafdeling was van mening dat met die wensen goed rekening was gehouden. Door roosterstabiliteit en blok-bescherming in de cao op te nemen zou gegarandeerde vrije tijd tijdens een werkperiode ontstaan.

Helaas is die winst in de onderhandelingen niet duidelijk overgebracht naar de leden. Een nieuwe stationeringsregeling, waarbij er een kleine kans is dat men 56 dagen van huis zou kunnen zijn, hielp ook niet om draagvlak te creëren. Dit woog zwaar mee in de beoordeling van het akkoord door de leden.

Doordat een deel van de discussie op 'social media' plaatsvond, ontstond er een nieuwe dynamiek. De bestuursafdeling neemt zelf daarvoor de verantwoordelijkheid. Blijkbaar is de uitleg niet goed geweest en is er niet voorzien in de behoefte tot een vrije discussie, die men wel bij elkaar op internet vond.

Het akkoord werd op 26 september 2016 afgestemd door de TUfly-leden. Met 32 stemmen voor en 86 stemmen tegen was de uitslag duidelijk. De VNV ging terug naar de onderhandelingstafel.

Communicatie

De communicatie van de VNV naar de TUfly-vliegers had dus beter gemogen in 2016. Van oudsher is de communicatie binnen de VNV voornamelijk eenrichtingsverkeer. *Lees verder ►*



Klik hier voor:



Principeakkoord cao TUfly



◀ terug

Alleen tijdens vliegervergaderingen zijn er momenten van discussie. Er is duidelijk behoefte van de vliegers om meer in overleg te treden.

Ook de communicatie van TUIfly naar haar vliegers en de VNV liet in 2016 te wensen over. Doordat de taken van de DFO verspreid werden over meerdere chef-vliegers en management-vliegers zijn er kinken in de kabel gekomen. De directe communicatielijn ontbrak.

Het gevolg is dat met cao-overschrijdingen zowel de VNV als de vliegers te laat zijn geïnformeerd. Dat geeft wrevel en gaat ten koste van het vertrouwen in het bedrijf.

TUIfly is een jong bedrijf en heeft nog niet zo lang een cao-overeenkomst met de vliegers. Het omgaan met zo'n cao is dus ook nieuw. De VNV snapt dat er omstandigheden kunnen zijn waardoor het bedrijf zich even niet aan de cao kan houden. Maar wanneer het bedrijf gewoon via de voordeur binnenkomt, dan kijken we wat we kunnen doen.

Vliegeradviesgroep (VAG):

In 2016 is de vliegeradviesgroep van TUIfly weer op volle sterkte gebracht. De ervaring die de VAG in 2016 heeft opgedaan zorgt ervoor dat de bestuursafdeling steeds beter is geworden in haar taak. De vliegers worden zelfstandiger in hun rol als vakbondsmedewerkers. Dat betekent dat ze ook meer kennis uit hun eigen gelederen kunnen halen. Het is de wens van alle partijen dat in 2017 de voorzitter van de bestuursafdeling daarom een TUIfly-vlieger wordt.



Don Zonderhuis maakt deel uit van de vliegeradviesgroep (VAG) en is voorzitter van de TUI Pilot Group.

VOORUITKIJKEN NAAR 2017

2017 zal in het teken staan van de nieuwe cao-onderhandelingen. Na het afstemmen van het cao-akkoord is tijdens de vliegervergadering op 9 november duidelijk gesproken over de wensen van de TUIfly-vliegers, maar voornamelijk wat zij niet op tafel willen hebben als onderhandelings 'wisselgeld'. Met die heldere lijst zal het VNV-bestuur teruggaan naar TUIfly. Om uiteindelijk een nieuw cao-akkoord aan de vliegers te kunnen voorleggen. ■



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUIfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad





TERUGKIJKEN OP 2016

Natuurlijk was 2016 het jaar van easyJet. Het jaar van de onderhandelingen, stakingen en uiteindelijk het cao-akkoord. Eigenlijk waren er geen andere onderwerpen. Alles was verbonden met de onderhandelingen.

Aan het begin van het jaar was er nog een klein beetje hoop dat de partijen door goed overleg eruit zouden komen. De VNV-onderhandelaars hadden een goed en eerlijk verhaal. De eisen waren niet absurd. De easyJet-vliegers in Nederland hadden nog geen cao en de VNV wilde ze een basis-cao geven. Doorbetaling bij ziekte, meer controle op het werkrooster en een beter pensioen. Het waren geen goudomrande eisen.

'DE ONDERHANDELINGEN KWAMEN
KRAKEND EN PIEPEND TOT STILSTAND'

De partijen waren elkaar ondertussen ook al tegengekomen in de rechtszaal. De VNV en easyJet hadden een verschil van inzicht over de invulling van het ouderschapsverlof. De rechter stelde de VNV hierover in het gelijk.

Inmiddels bleek dat het management in Luton op ramkoers lag in het cao-overleg. Eind mei legde de VNV-delegatie een eindvoorstel neer. Dat werd genegeerd. De onderhandelingen kwamen krakend en piepend tot stilstand.

Lees verder ►



EASYJET HAD DE
MOGELIJKHEID
STAKINGSBREKERS
IN TE VLIEGEN.

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUifly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

DE RECHTER GAF EEN **SALOMONSOORDEEL** WAAR DE VNV ZICH WEL IN KON VINDEN.

Aangenomen protocollen en afspraken easyJet

- Cao Nederland 2016-2019
- Netherlands Flight Data
Monitoring Agreement
2016-2019

◀ terug

In de tussentijd was ook een Actie Informatie Team (AIT) opgericht. Die begon eerst met een ludieke flyeractie op Schiphol. Maar deze had helaas geen effect. Daarom besloot men op 14 juni voor het eerst te gaan staken. De staking werd 48 uur van tevoren aangekondigd en easyJet had daardoor de mogelijkheid stakingsbrekers in te vliegen.

Vooraf was er de hoop dat die ene stakingsdag genoeg zou zijn om de onderhandelingen weer vlot te trekken. Maar dat bleek niet zo te zijn. Beide partijen gingen een juridisch traject in. EasyJet wilde een verbod op staken, de VNV wilde een verbod op stakingsbrekers. De rechter gaf een salomonsoordeel waar de VNV zich wel in kon vinden. Stakingsbrekers invliegen mag, maar de VNV hoeft nog maar zes uur van tevoren een werkonderbreking aan te kondigen.

Bij de onderhandelingen die na de eerste stakingsactie plaatsvonden, kwam easyJet op geen enkele manier aan de VNV tegemoet. Nieuwe stakingen waren daardoor onafwendbaar. In augustus

vonden drie stakingsdagen plaats. Door de aankondigingstermijn van zes uur kon easyJet geen stakingsbrekers meer invliegen.

Vliegervergaderingen:

- 1 december 2017 - 9:30u
- 1 december 2017 - 14:00u

De stakingen waren daardoor succesvol.

Het hielp. In september gingen de partijen weer naar de onderhandelingstafel. En aan die tafel zaten toen andere mensen. EasyJet had mensen uit het hogere management gestuurd. Nu leek het kwartje te vallen dat de eisen niet onredelijk waren.

Toen ging het snel. Op 2 november 2016 lag er een cao-akkoord. De leden hadden natuurlijk het laatste woord. In twee vliegervergaderingen werd het resultaat besproken. Het referendum dat daarop volgde was duidelijk. Van de 50 uitgebrachte stemmen waren 49 voor het cao-akkoord.

VOORUITKIJKEN NAAR 2017

Het uitwerken van de cao is voortvarend begonnen. Verschillende onderdelen zijn al door easyJet zelf opgepakt en er is een werkgroep gevormd voor roosters en het biedingsysteem. Verder wordt op dit moment hard gewerkt om het pensioen zo snel mogelijk te implementeren.

Niet alle onderdelen van het cao-akkoord zullen in 2017 al in werking kunnen treden. Maar de vliegeradviesgroep doet zijn uiterste best om alles zo snel en accuraat mogelijk te kunnen implementeren. *Ga verder naar onderdeel CHC HN ►*

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUIfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad







Het jaar zou qua cao een tussenjaar worden. In mei 2015 werd namelijk een tweejarig cao-akkoord gesloten, wat betekent dat pas begin 2017 nieuwe cao-gesprekken zouden beginnen. De verwachte rust werd kort na het tekenen van het cao-akkoord teniet gedaan door het nieuws dat Shell het contract met CHC-HN opzegde. Per begin 2016 werden door dit productie-verlies de tijdelijke contracten beëindigd.

De gehoopte en gewenste rust kwam niet. Op 5 mei 2016 werd in de Verenigde Staten de Chapter 11-status aangevraagd voor CHC. Dat had ook gevolg voor de Nederlandse tak van het bedrijf. De bestuursafdeling is de rest van het jaar voornamelijk bezig geweest met de gevolgen hiervan voor de vliegers.

TERUGKIJKEN OP 2016

Cao

CHC verzocht de VNV naar aanleiding van de CH11-status van het moederbedrijf in overleg tot kostenverlagende maatregelen te komen. In de eerste berichten werd gesproken over een kostenreductie van 25 procent. De VNV erkende de ernst van de situatie en dacht graag mee hoe de kansen op contractbehoud/-verkrijging voor CHC te vergroten. Voor er echter daadwerkelijk over mogelijk inleveren op het arbeidsvoorwaardelijk pakket kon worden gesproken, werd om een gedegen financiële onderbouwing van de wens van CHC gevraagd.

Maar het contact met het bedrijf verliep niet voorspoedig. Afspraken werden niet of te laat nagekomen en de financiële onderbouwing is tot het moment van schrijven uitgebleven.



Pensioen

In de cao werden ook de nieuwe wettelijke pensioenregels vastgelegd. Per 2016 werd gekozen voor de vorm 'defined contribution'. Zowel het bruto als netto pensioen werd ondergebracht bij verzekeraar BeFrank. Met deze afspraak was de pensioenvoorziening voor de komende jaren geregeld conform de nieuwe wetgeving.

VOORUITKIJKEN NAAR 2017

De onduidelijkheid en onzekerheid is geen wenselijke situatie. De VNV wil in 2017 dat de CHC-vliegers weten waar ze aan toe zijn. Een lastige scheidslijn moet bewandeld worden. Het bedrijf moet de ruimte hebben om een goede doorstart te maken. Tegelijkertijd moeten ook de CHC-vliegers goed vertegenwoordigd blijven. *Ga verder naar onderdeel KLM FA ►*

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUifly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



TERUGKIJKEN OP 2016

Het is een zwaar jaar geweest voor de KLM Flight Academy. Het aantal leerlingen is in de afgelopen jaren sterk gedaald, waardoor het voor de school steeds moeilijker wordt om het hoofd boven water te houden. De organisatie was – ondanks natuurlijk verloop – niet meer in verhouding met het aantal leerlingen. Daarom is op 21 april 2016 het sociaal plan 'break even 60' ondertekend. Met 60 nieuwe leerlingen per jaar kan de school blijven voortbestaan. Met 60 leerlingen per jaar heeft de school voor de aankomende jaren een stabiele bezetting, waarbij ook voor de afstuderende studenten een goed perspectief geboden kan worden om snel bij KLM te kunnen worden aangenomen. Dit is belangrijk voor toekomstige financiers van de opleiding.

Een van de belangrijkste redenen waarom de school in 2016 niet zijn doelstelling van 60 studenten heeft kunnen waarmaken, is omdat de derde klas met studenten niet van start kon gaan. De reden hierachter was dat de financiële instelling ABN AMRO niet meer bereid is de opleiding de financiers. ABN AMRO was lange tijd de enige bank die nog leningen verstrekke. Maar per 1 september 2016 zijn ook zij gestopt. De KLM Flight Academy is samen met KLM meteen op zoek gegaan naar andere financiers voor de vliegopleiding. De VNV heeft ook geprobeerd te bemiddelen met andere financiers. Maar het was aan het eind van het jaar nog niet gelukt een financier te vinden.

Nieuwe cao-onderhandelingen hadden in 2016 moeten beginnen, maar de VNV kreeg te maken met een bijzondere situatie. Vakbond De Unie had om "bedrijfseconomische redenen"... [Lees verder ►](#)



'DE VNV HEEFT OOK GEPROBEERD
TE BEMIDDELEN MET ANDERE
FINANCIERS'

Klik hier voor:



[Sociaal plan Break even 60](#)



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUifly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers



◀ *terug* ...besloten niet meer mee te doen aan de onderhandelingen. Het grondpersoneel had daardoor geen vertegenwoordiging meer. Inmiddels heeft De Unie (begin 2017) dit besluit teruggedraaid en zijn ze weer aangeschoven. Een andere reden waarom de cao-onderhandelingen nog niet echt van de grond zijn gekomen in 2016, is omdat er eerst duidelijkheid moet komen over een nieuwe studiefinanciering.

VOORUITKIJKEN NAAR 2017:

De toekomst van de KLM Flight Academy hangt voor een belangrijk deel samen met de mogelijkheid die opleiding te kunnen volgen. Weinig mensen hebben genoeg eigen financiële middelen 'achter de hand' om een vliegopleiding te kunnen

'HALF APRIL MOET VOLGENS DE PLANNING **DE EERSTE KLAS** VAN 2017 STARTEN'

betalen. Daarom is een goede studiefinanciering voor de toekomstige studenten en dus de school van vitaal belang voor het voortbestaan. Tot op heden is er nog geen definitieve afronding van de nieuwe studiefinancieringsvorm die er moet gaan komen. Half april moet volgens de planning de eerste klas van 2017 starten. Het wordt spannend of dit allemaal nog op korte termijn gaat lukken.

Met het plan 'break even 60' is een goede start gemaakt de school toekomstbestendig te maken. Dat is belangrijk omdat de verwachting is dat de vraag naar vliegers weer gaat aantrekken. Wereldwijd groeit de luchtvaart. Een eigen opleiding zal dan van onschatbare waarde zijn voor luchtvaartmaatschappijen. ■



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Bestuursafdeling
KLM

Bestuursafdeling
Transavia

Bestuursafdeling
Martinair

Bestuursafdeling
TUIfly

Bestuursafdeling
CHC HN / easyJet / KLM FA

Ledenraad

Ledenraad



DE LEDENRAAD

TERUGKIJKEN OP 2016

Voorzitter Marc Dubbeldam en vicevoorzitter Jephthe Lafour vertegenwoordigen de ledenraad in het jaarverslag.

Beiden zijn ze in mei 2016 aangetreden in hun nieuwe rol. Ze zien het als een faciliterende rol. Soms is dat inhoudelijk, zoals het geven van statutaire duiding, maar het hoofddoel blijft daarbij altijd om raadsleden ruim baan te geven om hun argumenten voor het voetlicht te brengen. Ze worden daarin bijgestaan door de staf van de VNV. Deze vaste krachten zijn van onschatbare waarde voor een goed verloop van de ledenraadsvergaderingen.

De voorzitter/vicevoorzitter moeten zorgen dat de ledenraad kan doen wat nodig is. De continuïteit zit hem erin dat beiden ruime ervaring hebben als ledenraadslid en zo enige historische kennis hebben opgebouwd, toch staan ze open voor input vanuit de raad, immers daar zit veel ervaring en kennis.

Dat de een bij KLM werkt en de ander bij Transavia zien ze als een voordeel. Door elkaar op de hoogte te brengen van hetgeen er in de eigen bloedgroep speelt, voelt men beter aan waar de pijnpunten zitten als ze de vergadering van de andere bloedgroep voorzitten. Hierdoor is het makkelijker te duiden waar de raadsvergadering op dat moment behoefte aan heeft.

In hun optiek mogen zich wel meer leden melden om deel te nemen aan het democratisch proces in de ledenraad. Echter sinds de statutaire wijziging van 2015 kunnen nieuwe raadsleden zich niet meer tussentijds aanmelden. Dat is een groot

gemis. Daardoor hebben sommige groeperingen minder dan de helft van de beschikbare zetels. Zonder vacatures. Pas bij de volgende verkiezingen in 2018 kunnen alle zetels weer bezet worden. De heren willen hier nog eens goed naar laten kijken.

In de KLM-ledenraad is het maximum van 100 zetels beschikbaar. Daarvan zijn maar 88 bezet. Bij Transavia geldt de regel van tien procent van het ledental. Dat geeft 48 zetels, waarvan er maar 28 bezet zijn. Dat is jammer. Het is voor leden de enige manier om direct invloed uit te oefenen op hun arbeidsvoorwaarden.

KLM-ledenraad

Tijdens de vergaderingen van de KLM-ledenraad is veel gesproken over de uitwerkingen van het cao-akkoord 2015-2017. Daarnaast hebben de actualiteiten ook vaak een plek gevonden op de agenda. Over de verhoudingen tussen Air France en KLM werd veelvuldig gesproken. De tweede helft van 2016 stond voornamelijk in het teken van het pensioenconflict tussen de VNV en KLM.

Transavia-ledenraad

Ook bij Transavia stond het onderwerp pensioenen meermalen op de agenda. Vanwege de nieuwe uitvoerder BeFrank en de zoektocht naar oplossingen voor het nabestaandenpensioen moest er veel besproken worden. Ook is er vergaderd over onderdelen van de cao 2013-2016 en de Transavia-basis in München.

Lees verder ►



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers



◀ terug

VOORUITKIJKEN NAAR 2017

Alhoewel er al veel werk verzet is door de voorgangers wil de voorzitter het faciliteren op punten verbeteren. Een duidelijk digitaal archief bijvoorbeeld. Historische kennis is belangrijk om

dit werk, het controleren van het bestuur, goed te kunnen doen. De toegang tot die kennis moet snel en makkelijk beschikbaar zijn. Daar zit ruimte voor verbetering. ■



KLM Ledenraadsvergaderingen

5 januari	3 mei	6 september
2 februari	7 juni	4 oktober
8 maart	21 juni (extra)	8 november
5 april	5 juli	6 december

Transavia Ledenraadsvergaderingen

5 januari	3 mei	4 oktober
2 februari	7 juni	8 november
8 maart	5 juli	6 december
5 april	6 september	

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Veiligheid



Beroepsinhoudelijk



Maatschappelijk



Arbeidsvoorwaarden



Ledenraad

DE STAFORGANISATIE



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**



Nadat een jaar eerder de staf van de vereniging te maken had met relatief veel personeelwisselingen bleef de samenstelling in 2016 juist ongewijzigd.

In 2016 stond de VNV-staf onder leiding van de algemeen secretaris, mr. D.W. (Daan) Zwart.

Op de foto van de volgende pagina staan achtereenvolgens van links naar rechts:

Jolande van der Plas, catering medewerkster
Roger Poulussen, juridisch adviseur en beleidsmedewerker
Karin van der Drift, managementassistent
Rianne Stokman, managementassistent
Athina Liaros, managementassistent
Joost van Doesburg, manager public affairs
Pauline Kuijper-Huizinga, managementassistent
Asha Blauw, ledenadministratie
Herma Flipsen, eindredacteur
Daan Zwart, algemeen secretaris
Richard Bovekerk, huismeester
Marion van Zwienen, administrateur

Ga naar de foto ►



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

[Veiligheid](#)



[Beroepsinhoudelijk](#)



[Maatschappelijk](#)



[Arbeidsvoorwaarden](#)



Ledenraad

