

Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

Jaarverslag
2013

jaar

13

verslag



verslag

jaar verslag 2013

4	Voorwoord
5	Ontwikkelingen in de luchtvaart
8	KLM
11	Martinair
14	Transavia
17	Overige maatschappijen
23	Internationale zaken
26	Professionele zaken
29	Vliegtechnische zaken
37	Organisatie en staf
42	Collectieve regelingen



Voorwoord

Het afgelopen jaar stond in het teken van hervormingen bij vele luchtvaart-bedrijven, om zo weer terug te keren naar winstgevendheid. De aanhoudende crisis in de jaren ervoor heeft veel vet van de botten gehaald. Dat vet moet terug door het aflossen van schulden, het verlagen van de kosten en het verhogen van de inkomsten daar waar mogelijk. Dat lijkt in Nederland aardig te lukken, maar er liggen nog vele bedreigingen op de loer.

Het is ronduit positief dat bijvoorbeeld de KLM-groep vanuit eigen kracht toch een bescheiden groeiscenario kan neerzetten. Het blijven zoeken naar mogelijkheden in de moeilijke markt wordt met het openen van nieuwe bestemmingen bevestigd. Daartoe was het wel nodig dat de VNV de helpende hand uitstak. Met een veelomvattend herstructureringsakkoord, Transform 2015, is een flinke bijdrage aan de verbetering van de winstgevendheid geleverd. Ook bij Transavia is in dat opzicht veel gebeurd.

Op het politieke vlak heeft de VNV zich flink geroerd afgelopen jaar. De motie die door de Tweede Kamer is aangenomen voor een veilige Europese werk- en rusttijdenregeling (EU-FTL) was daarin een hoogtepunt. Dieptepunt was het uiteindelijk niet continueren van dit succes op Europees niveau, waardoor de Europese vliegers nu met onveilige wetgeving te maken krijgen. Gelukkig worden we in Nederland hoofdzakelijk beschermd door restrictievere cao's. Uitzondering daarop is ArkeFly wat in dat opzicht een zorgenkind is.

Ook de uitnodiging van de Tweede Kamer voor deelname aan het rondetafel-gesprek luchtvaartveiligheid in juni was waardevol. Vele veiligheidsaspecten kwamen aan de orde, waaronder de cruciale meldingsbereidheid van incidenten en de daarmee samenhangende, aan erosie onderhevige, veiligheidscultuur bij enkele luchtvaartmaatschappijen. De vliegveiligheidscultuur binnen KLM heeft een verdere stap voorwaarts gemaakt met de totstandkoming van cao-bijlage 17/17a. Binnen de vereniging is het op het arbeidsvoorwaardelijke vlak erg onrustig geworden rondom het Martinair-deel. Een in april opgestarte rechtszaak door de Stichting Cockpitbelangen heeft de vereniging erg beziggehouden. Uiteindelijk heeft dat helaas geresulteerd in het door de VNV opzeggen van het Ringvaart Akkoord. Het bestuur zag zich daartoe genooddaakt. Daarop volgden weer rechtszaken en het einde is op het moment van schrijven nog niet in zicht. Aan het eind van het jaar zijn binnen ECA de eerste stappen gezet tot het vormen van een Europese taskforce. Deze heeft tot doel om op nationaal en Europees niveau een krachtig eensluidend geluid voort te brengen in 2014 over de steeds verder doorgevoerde oneerlijke concurrentie in de luchtvaart. Hierin schuilt namelijk het grootste gevaar voor de Nederlandse luchtvaartsector. Te makkelijk wordt geroepen dat er niets tegen te doen is. De VNV is ervan overtuigd dat dit wel kan. Het is belangrijk om dat gecoördineerd aan te pakken om zo effectief mogelijk te kunnen zijn. Een grote uitdaging voor 2014!

Steven Verhagen, president

Ontwikkelingen in de luchtvaart

De mondiale luchtvaart stond het afgelopen jaar in het teken van de zoektocht naar economisch herstel. Veel maatschappijen hebben de afgelopen jaren klappen gekregen door de aanhoudende economische crisis. Daar komt bij dat met name in het Midden-Oosten de maatschappijen als paddenstoelen uit de grond schieten en enorm veel capaciteit toevoegen zowel op vracht- als passagegebied. Binnen Europa zijn er maatschappijen die op allerlei manieren proberen te ontkomen aan wat voor regelgeving dan ook. In dat krachtenveld is het noodzakelijk dat de (Europese) overheid krachtig toezicht houdt en handhaaft. Daar ontbreekt het echter aan.

De luchtvaart is enorm cyclisch en zal dat ook blijven. Een flink aantal maatschappijen zal het moeilijk blijven hebben of omvallen in het toemende krachtenveld. Als die kwalitatieve werkgelegenheid als gevolg daarvan verhuist van Europa naar het Midden-Oosten is dat ronduit onwenselijk. Van het omgevallen Spanair uit Spanje is het merendeel van de vliegers terechtgekomen in 'de zandbak'. Ook Alitalia, Iberia en SAS hebben het erg moeilijk. Air France-KLM heeft al vele jaren geen zwarte cijfers meer geschreven. De Amerikaanse maatschappijen zitten wel in positief vaarwater maar die zijn bijna allemaal door een diep dal gegaan, meestal via het zogenaamde Chapter 11, een Amerikaans herstructureringsplan.

Cruciaal voor overleving is het hebben van een robuust netwerk en/of het zeer competitief point-to-point kunnen aanbieden. Het kan geen toeval zijn





dat de netwerkmaatschappijen met een uitgebreid bestemmingenportfolio de meeste overlevingskracht hebben. Zij kunnen meeliften op welvaart uit andere delen van de wereld waar het economisch nog wel voor de wind gaat. De afhankelijkheid van een zwakke economische regio wordt daarmee beperkt. Het aan elkaar knopen van netwerken via de vorming van allianties is een beproefde strategie om met beperkte financiële middelen toch snel een netwerk te kunnen uitbreiden.

Consequenties van de krimp van de afgelopen jaren of de verplaatsing van werkgelegenheid hebben voor een enorme vijver aan werkloze jonge vliegers gezorgd. De kansen op kwalitatief werk zijn erg afgenomen terwijl hun persoonlijke situatie vaak door enorme opleidingsschulden uitzichtloos is geworden. Helaas heeft een aantal vliegopleidingen de verwerpelijke houding om maar zoveel mogelijk vliegers op te leiden om hun eigen business draaiende te houden. Dit staat haaks op de behoefte aan kwalitatief goede vliegers. Dat begint namelijk bij selectie aan de poort en het voldoen aan strikte toelatingscriteria voor de opleiding tot verkeersvlieger. Door vermindering van het aantal aannames wordt de selectielat lager gelegd om toch de bedrijfsinkomsten te behouden, wat zal resulteren in kwalitatief minder getalenteerde vliegers in de toekomst. Dat houdt op termijn een risico voor de vliegveiligheid in. Daarom heeft de VNV ook niet geschuwd om dit probleem de afgelopen jaren

in media en politiek aan te kaarten. Om kwaliteit te handhaven zullen ook vliegsscholen en luchtvaartmaatschappijen hun verantwoordelijkheid moeten nemen.

Hoe vreemd ook, maar veiligheid levert geen onderscheidend vermogen meer op in de concurrentieslag. Eigenlijk gaat iedereen ervan uit dat vliegen per definitie veilig is, wie de vlucht ook uitvoert. Dus maatschappijen die erg veel energie in veiligheid stoppen worden niet beloond door zich hogere ticketprijzen te kunnen veroorloven ten opzichte van bedrijven die de kantjes er vanaf lopen. Dat is een gevaarlijke trend, want als dat het verschil tussen overleven en niet overleven inhoudt voor een bedrijf, dan wordt de verleiding erg groot om maar iets minder in veiligheid te investeren.

Overheden garanderen die veiligheid niet met hun toezicht. Dat kan ook niet. Veel toezicht en audits zijn papieren tijgers, ondanks de ongetwijfeld goede bedoelingen. Uiteraard zal meestal aan de regelgeving voldaan worden, maar op zich zegt dat niet zoveel. Veiligheid begint bij de intrinsieke wens om veiligheid na te streven en niet slechts als gevolg van een opgelegde maatregel, want daar zullen onwilligen van af willen wijken of de mazen in het net willen opzoeken. Met alle risico's van dien.

De zoektocht naar alsmaar lagere tarieven heeft dus een prijs en de VNV maakt zich daar zorgen over. Een zeer nadrukkelijke rol is weggelegd voor de internationale vliegervertegenwoordigingen om een stevige vinger aan de pols te houden op vliegveiligheidsgebied. De toenemende bezuinigingen bij toezichthoudende overheden vormen een verhoogd risico. Via haar vertegenwoordigende rol binnen ECA en IFALPA zal de VNV de veiligheid hoog op de agenda blijven zetten!





ollen of stilstaan' is in de luchtvaart een bekend gegeven. In 2013 werd dat weer eens bewaarheid; de omslag in dit jaar was van een behoorlijke omvang.

Het jaar begon met de uitwerking en behandeling van de protocolteksten van het vers gesloten cao-akkoord 2011-2014. Een akkoord waarin de bonden meebewegen in het door KLM ingezette plan 'Transform 2015'. Middels dit programma wil KLM de schuldenpositie afbouwen en de winstgevendheid structureel verhogen. Voor de vliegers betekent dit onder meer een nullijn tot 2015, enkele versoe- pelingen in de WRR en verruiming van de mogelijkheid tot het gebruik van de KL-codes op een aantal Transavia-vluchten.

Toch heeft het akkoord ook positieve punten voor de vlieger. Dit zijn een nieuwe winstdelingsregeling, de beëindiging van de (deels verplichte) variabele uitkering, de introductie van Interbids bij KLC en een aanzet voor de regelingen 'Deeltijd in Blokken' en een collectieve loss of licence-regeling voor de VNV-leden. De VNV blijft de voortgang van alle elementen in het Transform-programma op de voet volgen omdat ook de vliegers gebaat zijn bij een rendabele en ondernemende KLM.

De ingezette uitfasering van de MD-11 werd verder doorgevoerd. Na het zomerseizoen 2013 is de MD-11-vloot verder gereduceerd en najaar 2014 zal dit type KLM voorgoed verlaten. Hiermee komt een einde aan de uitfasering en het McDonnell Douglas-tijdperk binnen KLM. De VNV en KLM hebben over de personele gevolgen van de uitfasering uitvoerig overleg gevoerd.

Bij KLC deed zich een goede mogelijkheid voor tot de aanschaf van zes E190's. Deze deal werd in de zomer beklonken en vanaf november vervangen de Braziliaanse toestellen zeven Hollandse Fokker 70's.

Naast de actuele verschuivingen is ook een begin gemaakt met de voorbereidingen van de introductie van de Boeing 787-9. De Dreamliner wordt in 2015 aan de KLM-vloot toegevoegd, waarbij KLM het voornemen heeft de B787 en B777 gemengd te gaan vliegen. De VNV en KLM zijn zowel over aspecten van het gemengd vliegen, als over de inrichting en inschaling van de Dreamliner in overleg.

De eerste biedbrief van het jaar zag er somber uit. KLM verwachtte slechts vier vacatures in de tweede helft van het jaar. De VNV zette hier haar vraagtekens bij, trad hierover in overleg en hoe anders bleek de praktijk.

De instroom van de E190's bij KLC en een meer dan verwachte productie leidden ertoe dat het actuele aantal omscholing(en) enkele tientallen betrof en dat er in 2013 al zo'n 50 nieuwe vliegers aangenomen werden. Voor 2014 zag KLM zich plotseling geconfronteerd met een opleidings- en productie-uitdaging die zonder additionele maatregelen niet maakbaar zou zijn. Dit mondde uit in het Herfstakkoord dat een meerwerkregeling en afspraken rondom inhuur van externe instructie voor het jaar 2014 bevat. Hiermee wordt KLM eenmalig in staat gesteld het opleidingsapparaat dusdanig op peil te brengen zodat alle verwachte opleidingen voor de komende jaren intern kunnen worden uitgevoerd, en tegelijkertijd de ingecalculerde productie waargemaakt kan worden.

Interbids draait al geruime tijd naar tevredenheid op de B737. Ook de vliegers tewerkgesteld bij KLC kunnen sinds september 2013 via Interbids en de systematiek van normalisatie hun biedingen doen. Een implementatie die probleemloos en op gepland tijdschema is verlopen.

In het afgesloten Herfstakkoord zijn vervolgens ook verbeteringen aan het SuperJoker-systeem en de SuperVlucht voor KLC afgesproken. Tot slot starten KLM en de VNV met de voorbereidingen voor een automatisch indelingensysteem voor ICA, dat niet eerder dan 2015 in gebruik zal worden genomen.

Voor de vliegers werd definitief de weg naar het digitale tijdperk ingeslagen. Gedurende de zomer werd aan iedere vlieger een iPad verstrekt en startte een periode van proefgebruik. Op de iPad zijn verschillende kaarten aanwezig, alle handboeken en reporting-apps. In de loop van 2014 wil KLM de papieren documentatie van boord verwijderen. De VNV en Groepscommissies zijn nauw betrokken bij de uitrol en waken over een veilig en zorgvuldig gebruik in en buiten de cockpit.



Door de KLM-ledenraad aangenomen protocollen en afspraken in 2013:

- 'Protocol cao's 2011-2014'
- 'KLC UK-vliegers doorvliegen'
- 'Goedkeuring aanpassing uitvoeringsovereenkomst en cao 10.9 [7]'
- 'Tekstwijziging 'Toewijzingstermijn' Bijlage 6, art 3.4.[3]'
- 'Protocol Samen Vakantie'
- 'Protocol Digitalisering'
- Herziening bijlage 17 en 17A
- 'Protocol KLC-Interbids'
- Aanpassing van Bijlage 3, 'Vakantieregeling'
- 'Protocol Herfstakkoord'
- Continuering van de pensioenregeling 'vrijwillige overstappers'
- Overschrijving van één B747-400 ERF (PH-CKD) naar Martinair AOC

2013 bleek ook het jaar te zijn van de juridische procedures. Het begon met een juridische zaak tegen KLM en de VNV, waarin een gedeelte van de (voormalige) Martinair-vliegers op basis van de regelgeving 'overgang van onderneming' een horizontale instroom bij KLM claimt. Doordat hiermee de balans uit het Ringvaart Akkoord niet meer gegarandeerd kon worden, zag de VNV zich genoodzaakt gebruik te maken van de opzeggingsclausule die het Ringvaart Akkoord voor deze situatie bevatte. Direct na de opzegging werd een overleg omtrent een vervangend akkoord opgestart, hetgeen leidde tot het Steigenberger Akkoord. Een akkoord dat dicht langs de lijnen van het Ringvaart Akkoord werd gesmeed, met als grootste wijziging dat de Martinair-vliegers onder hun eigen cao verder zouden gaan. Dit laatste was onder meer belangrijk om de KLM-vlieger te beschermen tegen een eventuele OvO-uitspraak. Het akkoord werd echter niet door de Martinair-ledenraad in behandeling genomen en zo begon 2014 met de nawerking van het opgezegde Ringvaart Akkoord.

De bestuursafdeling was ondanks de bestuurswissel in april redelijk constant bezet. Willem Schmid bleef bestuurslid KLM-zaken en ook Alex Balm en Leonard Lammers zetten hun werkzaamheden voort als assistent-bestuurslid. Nieuw is Camiel Verhagen die de naar Vliegtchnische Zaken verhuisde Piet-Hein Eldering opvolgt. Gedurende het jaar werden circa 700 vragen beantwoord en werd kort en langlopende bijstand aan de leden verleend.

Vooruitblik

Voor het volgend jaar staan een paar grote thema's op de rol. Dit zijn met name het cao-overleg en de noodzakelijke aanpassingen van de pensioenregeling naar aanleiding van gewijzigde wetgeving. Ook wordt in 2014 definitief afscheid genomen van de MD-11 en zal de opleidingsinspanning worden voortgezet.



Martinair



oor de Martinair-vlieger was 2013 een zeer roerig en emotioneel jaar. De rechtszaak inzake de Overgang van Onderneming (OvO) van de Martinair-passageactiviteiten lag hier voornamelijk aan ten grondslag. Een aantal (voormalig) Martinair-(passage)vliegers probeert op deze manier om hun positie binnen KLM te verbeteren.

Voorjaar

Ook voor de ledenraad was het Ringvaart Akkoord nog niet volmaakt. In april werd het bestuur via een motie opgeroepen om voor de Martinair-vlieger de lijst met 'ontbrekende

zaken' alsnog te regelen, waaronder de onkostenvergoeding. Echter, het bestuur was van mening dat met het Ringvaart Akkoord al langs de bodem van de kan geschraapt was.

In het voorjaar ontstond de mogelijkheid voor de vliegers om op vrijwillige basis bij Etihad in dienst te treden. Dit om aanstaande boventalligheid te voorkomen als gevolg van de reductie van één vlootlijn. De selectieprocedure liep gedurende het hele jaar. Toch is geen enkele Martinair-vlieger via dit protocol in 2013 bij Etihad in dienst getreden.

Zomer

In de zomer is een nieuwe cao afgesloten waarin een aantal van de zogenoemde 'losse eindjes' werd geregeld. Deze cao had een looptijd tot het einde van het jaar en zou aansluiten op de overstap naar KLM. Hiermee zou het de laatste Martinair-cao uit de geschiedenis zijn. Conform de afspraak uit het Ringvaart Akkoord werd kort erna de Martinair-cao opgezegd per einde van het jaar.

Herfst

In oktober vond de comparitie plaats in de aangespannen OvO-passagezaak.

Daar kwam naar voren dat als de eisen door de rechter zouden worden toegewezen, deze ten koste van een andere groepering zouden komen, waarmee de balans uit het Ringvaart Akkoord zou verdwijnen. Tevens werd voor het bestuur steeds duidelijker dat dit zeer waarschijnlijk niet de laatste OvO-rechtszaak zou zijn. Dit leidde ertoe dat het bestuur geen andere uitweg zag dan het Ringvaart Akkoord per einde jaar op te zeggen. Dit is gebeurd conform de clause die speciaal voor deze situatie in het Ringvaart Akkoord was opgenomen.

Winter

De opzegging van het Ringvaart Akkoord kwam, ondanks dat de Martinair-vlieger bekend was met deze beëindigingsmogelijkheid, als een complete verrassing. De reactie van de Martinair-ledenraad was dat dit besluit onmiddellijk moest worden teruggedraaid. Uiteindelijk kwam het tot een motie van wantrouwen tegen het bestuur, wat vervolgens resulteerde in het bijeenroepen van een massaal bezochte Algemene Vergadering. Deze Algemene Vergadering sprak haar steun uit voor het opzeggen van het Ringvaart Akkoord. Vlak voor de vergadering besloot de Martinair-bestuurder zijn functie neer te leggen, en niet veel later volgde ook het assistent-bestuurslid zijn voorbeeld. Opzegging van het Ringvaart Akkoord betekende ook dat partijen de verplichting op zich namen om tot nieuwe afspraken te komen, zoveel als mogelijk langs de lijnen van het Ringvaart Akkoord. Dit werd het Steigenberger Akkoord, dat nog voor de opzegdatum ter ratificatie in een extra ledenraadsvergadering werd aangeboden als alternatief voor het opgezegde Ringvaart Akkoord. Ratificatie voor het einde van het jaar was noodzakelijk vanwege de pensioenparagraaf. De Martinair-ledenraad wilde het Steigenberger Akkoord echter niet in behandeling nemen omdat men dit eerst juridisch wilde laten toetsen. Ook stond op 18 december nog een kort geding op de rol, waarin door de stichting Algemeen Vlieger Belang (AVB) namens de Martinair-vliegers nakoming van het Ringvaart Akkoord werd geëist of ten minste een KLM-contract voor alle Martinair-vliegers. De rechter wees deze eis na de kerst af en stelde de VNV in het gelijk dat het Ringvaart Akkoord rechtsgeldig was opgezegd.



Met het einde van het jaar in zicht was er een opgezegde Martinair-cao, een opgezegd Ringvaart Akkoord en geen alternatief. Dit had tot gevolg dat de Martinair-vliegers het nieuwe jaar ingingen met nawerkende cao-afspraken. Tot het moment dat weer een Martinair-bestuurder is benoemd zijn de Martinair-zaken ad interim bij de bestuursafdeling Transavia-zaken ondergebracht.

Doorkijk 2014

De luchtvrachtopbrengsten staan wereldwijd onder druk door een combinatie van afnemend aanbod en overcapaciteit. Een combinatie die de prijs per eenheid geen goed doet. Gevolg hiervan is dat het full freighter-netwerk onder druk staat. Het wordt dus wederom een zeer uitdagend jaar voor Martinair. Er is door het bedrijf aangekondigd dat aanpassing van het netwerk gepaard zal gaan met een reductie van één vlootlijn in Nederland per 1 april 2014. De VNV betreurt dit en gaat er in eerste instantie vanuit dat eventuele downsizing opgevangen kan worden met de maatregelen uit de boventalligheidsbepaling uit cao-bijlage 13. Of andere maatregelen nodig zijn, valt te bezien. Vast staat voor het VNV-bestuur dat voor de Martinair-vlieger ook voor 2014 baanbehoud, salaris en pensioenopbouw de hoogste prioriteit blijven hebben.

Door de Martinair-ledenraad aangenomen protocollen en afspraken in 2013:

- 'Protocol uitstroom Martinair-vliegers naar Etihad'
- 'Protocol cao voor vliegers Martinair Holland N.V. 2012-2013'



Transavia



H

et jaar stond helemaal in het teken van implementatie van het cao-protocol 2011-2013. In dit protocol staan onder meer afspraken over het nieuwe meldstationbeleid, invoering van het Bidding and Awarding System (BAS) en nieuwe WRR-regels. Alles met het doel om de door Transavia gevraagde tien procent productiviteitsverbetering bij de vliegers te realiseren.

De afspraken zijn gemaakt op basis van wederzijds vertrouwen. Uitvoering van deze afspraken met de hoeveelheid beschikbare vliegers stelde dit vertrouwen danig op de proef.

Ondanks alle moeilijkheden die hebben geleid tot een zeer 'hete zomer' heeft het bestuur nog steeds het vertrouwen niet verloren.

Transavia heeft zich – achteraf gezien – te weinig gerealiseerd dat het invoeren van een meldstationbeleid, BAS en nieuwe WRR-regels binnen een tijdsbestek van drie maanden te ambitieus was. De VNV sprak haar zorgen hierover uit maar volgens Transavia was de invoering maakbaar. Ondanks de vele zaken die fout gingen is er gelukkig ook veel goed gegaan. Door de productiviteitsverbetering heeft Transavia de weg naar groei weer kunnen inzetten, wat voor bedrijf en vliegers een goede zaak is.

Per 1 april 2013 is het meldstationbeleid ingevoerd en heeft Transavia vliegers die zich voornamelijk op Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven melden. De uitdaging was om voor het meldstation Eindhoven voldoende vrijwilligers te vinden. Initieel was ongeveer 50 procent van de plaatsen ingevuld door vrijwilligers. De rest werd aangevuld door zogenoemde uithelpers. Op dit moment lijkt het erop dat Eindhoven vrijwel gevuld is wat betreft first officers. Ook het aantal captains in Eindhoven groeit, waarmee bijna elk meldstation bemand wordt met het benodigd aantal vliegers.



Medio april 2013 mochten de vliegers voor het eerst bieden op hun vrije tijd in BAS. Met BAS hebben de vliegers veel meer van tevoren inzicht in hun vrije tijd. De eerste actieve BAS-periode liep vanaf 10 juni, waarbij vanaf die datum ook de nieuwe WRR-regels in werking traden. Helaas bleek de inschatting van de VNV over de crewsterkte al snel realiteit te zijn. Door onder meer de manier van indelen door Transavia, dat nog grotendeels handmatig wordt gedaan, was er een crewtekort. Het handmatige indelen droeg niet bij aan de efficiëntie van de nieuwe WRR-regels. Vele interpretatie- en uitvoeringsgeschillen tussen de VNV en Transavia zijn gelukkig tijdig, voor uitvoering van schema, uit de wereld geholpen. De verschillen die bleven en de onbedoelde neveneffecten lijken te zijn opgelost in het bijstellingsoverleg, zodat de zomer van 2014 beter zal moeten verlopen. Om dit te bewerkstelligen heeft Transavia ook extra vliegercapaciteit aangenomen en ingehuurd, bovenop de benodigde uitbreiding in verband met de vlootgroei.

Voor de toekomst van het pensioen waren alle ogen gericht op Den Haag voor duidelijkheid in de pensioenwetgeving voor 2014 en verder. Helaas kwam die er niet en moesten de VNV en Transavia op zoek naar weer een overeenkomst om een jaar te kunnen overbruggen. Dit is gelukt, waarbij de pensioenovereenkomst met de huidige premie kan worden voortgezet. Nadat in Den Haag de nieuwe wetsteksten voor de pensioenwet door de Tweede en Eerste kamer worden goedgekeurd, kunnen de VNV en Transavia aan de slag om de huidige pensioenregeling aan te passen aan de nieuwe wetgeving. De insteek hierbij is het behoud van de huidige kwaliteit van de pensioenregeling voor Transavia-vliegers.

Voor de nieuw aan te nemen vliegers is in 2014 een regeling afgesproken waarmee een deel van het salaris naar voren gehaald kan worden om versnelde aflossing van de studieschuld, die de meeste nieuwe vliegers met zich meedragen, mogelijk te maken. Hiermee is invulling gegeven aan een lang gekoesterde wens vanuit de VNV.

Voor de huidige vliegers is in het begin van 2014 een nieuw contract afgesloten voor de collectieve brevetverliesverzekering. Het nieuwe contract biedt de vliegers de mogelijkheid om bij te verzekeren. De uitkeringen zijn gemiddeld genomen aanzienlijk hoger en doen meer recht aan de financiële positie van de vliegers



tijdens hun carrière. De premie is voor de contractperiode van drie jaar gelijk gebleven.

Een ander belangrijk dossier wat in gang is gezet met de aanname van het 'Protocol CAO 2011-2013' is invoering van BAS Fase 2.



In 2013 is de bestuursafdeling Transavia-zaken versterkt met Torben Larsen, die zich veel heeft beziggehouden met BAS en Fase 2. Voor dit dossier zijn een werkgroep en een stuurgroep opgetuigd, waarin de VNV en Transavia gezamenlijk, en op basis van gelijkwaardigheid, hebben plaatsgenomen. Binnen de stuurgroep heeft de VNV ook een volwaardige stem, waarmee geborgd is dat de wensen van de VNV goed worden meegewogen in de beslissing welke softwareleverancier het product voor Fase 2 zal gaan leveren. Het proces verloopt zeer constructief en de bouw en implementatiefase zullen niet lang op zich laten wachten. Implementatie voor de zomer 2015 lijkt nog steeds haalbaar.

Door de Transavia-ledenraad aangenomen protocollen en afspraken in 2013:

- 'Protocol brevetverliesverzekering d.d. 28 januari 2013'
- 'Protocol addendum artikel 2 lid 3 Stichting Pensioenfonds Transavia Vliegers d.d. 13 maart 2013'
- 'Protocol Studieschuld first officers d.d. 18 maart 2013'
- 'Protocol Nota van wijziging cao Transavia Vliegers'
- 'Protocol WRR Uitvoeringsproblematiek en verduidelijking zomer 2013' d.d. oktober 2012



Overige maatschappijen

ArkeFly

M

et name de langdurige cao-onderhandelingen en de aanloop naar de introductie van de Boeing 787 die medio 2014 gaat vliegen kenmerkten het jaar 2013. Het woord 'vertrouwen' bleek gedurende het jaar een steeds prominentere plaats in te nemen.

Terugblik

Ondanks de negatieve prognoses sloot ArkeFly het jaar 2013 wederom succesvol en winstgevend af. Mede dankzij aantrekkende boekingen en de ACMI-markt, die ArkeFly

al jaren op een succesvolle manier bedient. Zo werden voor een Japanse touroperator vluchten uitgevoerd vanuit Japan naar Europa. Gedurende het hoogseizoen versterkten twee B737's van Air Explore uit Slowakije de zomerproductie.

Het winterprogramma is vooral voor de B767-divisie een uitdaging. Er is duidelijk de trend van functionele inzet van de longhaul-divisie binnen de TUI-groep. Voorbeelden zijn de operatie voor TUIFly Germany vanuit Hamburg met bestemmingen Punta Cana, Barbados en Cancun en de operatie voor TUI Nordic vanuit Oslo en Helsinki richting Krabi en Phuket.

De cao-onderhandelingen die in april 2013 zijn gestart, blijken wederom een moeizaam traject. Het bedrijf vindt dat de huidige cao voldoet en geen aanvullende afspraken behoeft. Voor de VNV staan wel verschillende onderwerpen op de agenda van de cao-tafel, vooral de zekerheid van werkgelegenheid.

De introductie van de B787 is lang geleden aangekondigd. Toch blijkt dat ArkeFly een aantal last-minute (cao-)aanpassingen nodig heeft om alles

goed te implementeren. Wederom wordt flexibiliteit van de werknemers op de proef gesteld. Vooral de B767-divisie staat onder druk vanwege de krappe planning.

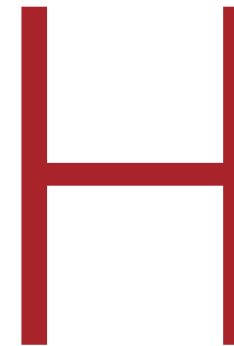
Werknemers van TUI Nederland en TUI België kregen in december te horen dat per 1 januari 2014 de twee bedrijven samengaan. Elie Bruyninckx, de CEO van TUI België, gaat leiding geven aan de nieuwe NL/BE-cluster. Steven van der Heijden, de CEO van TUI Nederland, vertrekt per 1 maart 2014.

Vooruitblik

Met een nog nieuw af te sluiten cao, de introductie van de B787 en de clustering van de Belgische en Nederlandse TUI-bedrijven wordt 2014 een jaar waarin een nieuw fundament voor de toekomst gelegd moet worden. Voor de VNV is belangrijk dat het overlegmodel goed gehanteerd wordt. Dit betekent dat bij voorgenomen (cao) wijzigingen en aanpassingen er eerst overleg met de VNV plaatsvindt, voordat het bedrijf overgaat tot toepassing en publicatie.



CHC HN



et jaar begon met het verlies van een grote klant en daarmee een flink deel van de productie. Een aantal werknemers heeft daarom (vrijwillig) het bedrijf (moeten) verlaten.

Voor de vliegers van CHC HN was het een onrustig jaar, wat te wijten viel aan de vele veranderingen op managementposities binnen CHC in Den Helder.

Terugkijkend kan geconcludeerd worden dat 2013 toch vooral in het teken stond van cao-onderhandelingen.

Terugblik

De onderhandelingen voor een nieuwe cao begonnen in het voorjaar. Zowel het bedrijf als de VNV had een aantal onderwerpen om te behandelen. Het overleg is tot nu toe in algemene zin constructief verlopen. Door diverse personele wijzigingen bleek het lastig om de agenda's op elkaar af te stemmen, waardoor het overleg de nodige vertraging opliep.

Veel tijd is besteed aan het implementeren van een nieuwe pensioenregeling, die voor het einde van het jaar klaar moest. Waar CHC HN een hele nieuwe systematiek wilde, heeft de VNV aangedrongen op continueren van de oude regeling. Uiteindelijk is in december een nieuwe pensioenregeling afgesproken voor 2014, waarbij de oude regeling wordt voortgezet, aangepast aan nieuwe wetgeving per 1 januari 2014.



Bij CHC HN stond het implementeren van 'One AOC', samen met vestigingen in de UK, hoog op de agenda. Echter, door de complexiteit en de onzekere uitkomst van het project is dit onderwerp medio 2013 van tafel gehaald.

Vooruitblik

Voor 2014 staat de afronding van openstaande punten van de cao-onderhandelingen op de agenda. Een belangrijk punt voor de VNV is invoering van een overtolligheidsregeling met ontslagvergoeding. Ook wordt wat betreft het pensioenvraagstuk uitgekeken naar de ontwikkelingen in de politiek. In aanloop naar 2015 zal er wederom een nieuwe pensioenregeling moeten komen.

Eind 2013 is door de olie- en gasproducerende bedrijven (NOGEPA) de SAR-operatie (uitgevoerd door Bristow) stopgezet. Per 1 januari 2014 neemt NHV (Noordzee Helikopters Vlaanderen) deze SAR-operatie op zich met drie Dauphins-helikopters.



KLM Flight Academy

A

ls gevolg van het grote overschot aan opgeleide vliegers en de slechte vooruitzichten op een baan in de luchtvaart, is in 2013 een zeer beperkt aantal nieuwe studenten aangenomen op de KLM FA.

Terugblik

Begin 2013 was nog geen enkel lichtpuntje aan de horizon te zien. Vanuit de 'business owner' van de KLM FA werd aangegeven dat er de eerste tien jaar (!) geen behoefte was aan nieuwe vliegers binnen KLM. De markt voor juniore vliegers was volledig verzadigd met circa 1.200

afgestudeerde 'ab initio'-vliegers. De aanmeldingen voor de vliegeropleiding bleven dan ook tot een minimum beperkt. Deze minimale instroom zorgt natuurlijk voor een toenemende druk op de organisatie (mensen en materieel), die geëquipeerd is op een veel groter aantal studenten. De negatieve omzet zou hierdoor alleen maar toenemen.

In de tweede helft van het jaar kwam het keerpunt. KLM ging weer vliegers aannemen en ook voor 2014 en volgend zijn de vooruitzichten positief. Het aantal mensen op de buffer/wachtlister neemt in hoog tempo af en er gloort weer licht aan de horizon als het gaat om de toekomst van de KLM FA en haar (oud) studenten.

Het tragische vliegongeval in Phoenix van september 2012, waarbij de drie inzittenden om het leven zijn gekomen en een incident wat kort daarna plaatsvond, had ook zijn nawerking in 2013. De KLM-directie besloot om intern onderzoek in te stellen. Hangende dit onderzoek is de directeur van de school teruggetreden en een interim-directeur aangesteld. Het onderzoek heeft er uiteindelijk in geresulteerd dat de voormalige directeur niet terugkeert en de interim-directeur voorlopig aanblijft.

De eerste maatregel die is genomen om een vliegveiligheids- en kwaliteitsverbetering te bewerkstelligen, is dat de school voor de single engine vliegopleiding over is gegaan naar Lufthansa Airline Training Center in Goodyear, Phoenix.

En er is een nieuw businessplan geschreven, waarin de visie is neergelegd voor het voortbestaan van de KLM FA in de toekomst en de rol die KLM FA zou moeten vervullen in de 'pilot provisioning' voor KLM. Vanuit KLM is toestemming gegeven om met dit businessplan aan de slag te gaan.

Als gevolg van alle wijzigingen en het schrijven van het nieuwe businessplan waren de cao-onderhandelingen in 2013 opgeschort.

Vooruitblik

Om uiteindelijk aan de toekomstige behoefte van KLM te kunnen blijven voldoen, wil de KLM FA in 2014 weer meer studenten gaan opleiden. Het cao-overleg wordt weer opgestart en zal moeten leiden tot een nieuwe cao.



Internationale zaken

H

et jaar 2013 was het laatste jaar van de eerste eeuw commerciële luchtvaart. Op 1 januari 1914 begon Percival Fansler in de VS de St. Petersburg-Tampa Airboat Line. Hij sprak de legendarische woorden : "What was impossible yesterday is an accomplishment of today, while tomorrow heralds the unbelievable." De wereldluchtvaart voor passagiers groeide in 2013. Gemiddeld met 5,3 procent, resulterend in een bezettingsgraad van 79,3 procent. In Europa was dat respectievelijk 3,8 en 81 procent. Vracht blijft een zwakke plek en zorgt bij Air France-KLM nog altijd voor een flink verlies. Ook voor volgend jaar is de voorspelling dat de wereldhandel sneller groeit dan de vraag naar luchtvrachtvervoer. Europa klimt sinds de tweede helft van het jaar uit een diep dal, waarmee hopelijk ook een eind komt aan de malaise op de arbeidsmarkt voor vliegers in dit continent.

IFALPA

De Federatie van vliegerverenigingen wereldwijd speelt een actieve rol bij de totstandkoming van wet- en regelgeving vanuit de International Civil Aviation Organization (ICAO). De VNV is een actief lid en draagt bij door deelname in talloze technische commissies en actieve aanwezigheid bij de jaarlijkse conferentie. Deze werd in 2013 gehouden in Dublin en bood volop kans om van elkaars ervaringen te leren. Vast onderdeel aan het begin van de vierdaagse vergadering is het Global Pilots Symposium, waarin actuele en onderhoudende onderwerpen worden uitgediept. Communicatie, onderhandelingen en lobbywerk waren de onderwerpen. Met name bij lobbywerk is een professionaliseringsslag gaande bij diverse verenigingen. IFALPA heeft ook afgelopen jaar diverse gevallen van mutual assistance gecoördineerd. Dit houdt collectieve



steun in bij arbeidsconflicten van aangesloten verenigingen. De 'besmet werkverklaring' kan verzoeken tot weigeren van vluchten, trainingsfaciliteiten et cetera of juist het verhogen van frequenties om de collega vereniging hulp te bieden. Financieel staat de vereniging er weer gezond voor; 2012 eindigde met een miniem tekort. De Amerikaanse president Don Wykoff met zijn team slaagt erin om een solide financieel beleid te voeren.

ECA

De European Cockpit Association behartigt de belangen van aangesloten Europese vliegerverenigingen. Hiertoe onderhoudt de vereniging nauwe contacten met EU-instanties, maar bezoekt ook ILO- en ICAO-vergaderingen. De vliegerbelangen worden in tal van vergaderingen met beleidsmakers en politici verdedigd. Onder de meest prominente onderwerpen zijn in 2013: Flight Time Limitations (FTL), Contract Pilots, Fair Competition en Occurrence Reporting. Met wat aanpassingen is de EU-FTL begin oktober aangenomen door het Europees Parlement. ECA heeft nu ruimte om haar pijlen te richten op het bestrijden van het ongelijke speelveld dat wereldluchtvaart heet. De Fair Competition Task Force is daartoe eind van het jaar opgericht. Bij het Occurrence Reporting dossier is ECA erin geslaagd om de vliegerbelangen goed te borgen in de regelgeving omtrent veiligheidsrapportages. In 2013 doet ook Norwegian Longhaul op, met plannen om B787-vliegtuigen via Azië tewerk te stellen en de vliegtuigen en het bedrijf in Ierland te registreren. De kosten worden zodoende maximaal gedrukt. Voor de Noorse sociale zekerheid is geen plek meer in het bedrijf en toezicht op de veiligheid wordt een complex en daardoor zorgelijk verhaal.

Onder de ECA-vleugels timmert de Ryanair Pilot Group intussen hard aan de weg. De RPG hield in oktober zijn eerste persconferentie met de bekendmaking dat het inmiddels meer dan de helft van de vliegers vertegenwoordigt. De uitnodigingen om te onderhandelen aan het adres van Ryanair blijven echter onbeantwoord. Op meer plekken in Europa zijn vliegerverenigingen en management gebrouilleerd. De Spaanse vakbond SEPLA heeft een al jaren voortslepend conflict met Iberia over oprichting van een lowcost tak, Iberia Express. Deze neemt het grootste deel van de Europese productie over. De stakingen zijn schering en inslag, maar aan het eind van het jaar lijkt er schot te zitten in de onderhandelingen. Ook bij Alitalia worden de vooruitzichten



er niet beter op, nieuw kapitaal is nodig en de naam van Etihad valt daarbij regelmatig.

AF ALPA

Gedurende het hele jaar is er intensief en prettig contact geweest tussen AF ALPA en de VNV over diverse onderwerpen. De ontmoeting tussen de twee voltallige besturen in november was daarbij een mooie mijlpaal, waarvan de intentie is om dat regelmatig te herhalen. Datzelfde geldt overigens, zij het minder intensief, ook voor de verenigingen van de JV-partners van KLM, Delta ALPA en het Italiaanse ANPAC.

Skyteam Pilots Association

Via de Skyteam Pilots Association, met hun halfjaarlijkse vergaderingen (in 2013 in Rome en Moskou), blijft de VNV goed aangelijnd bij ontwikkelingen onder de Skyteam-partners. De omgang van management met vliegers en hun rol als advocaat van de vliegveiligheid blijkt nog aanzienlijk te verschillen tussen de Skyteam-leden.



Zoek je hulp?



Wij kunnen helpen!

De Stichting ASG bevordert de vliegveiligheid door vliegers hulp te bieden bij het oplossen van een mogelijk verslavingsprobleem waarbij tevens hun carrières worden beschermd.

Professionele zaken

Met de oprichting van de stichting Anti Skid Groep (ASG) in 2013 is een grote stap voorwaarts gezet. Doel van de ASG is om collega's met een problematisch middelengebruik (PMG) zodanig te helpen dat ze kunnen terugkeren in de cockpit. Jarenlang is gewerkt om samen met KLM, OVB en de overheid de Anti Skid Groep van de grond te krijgen. Dat ook de luchtvaartmaatschappij het systeem omarmt betekent dat er nu een methodiek is waarbij iedereen is gebaat. Andere Europese landen hebben inmiddels interesse voor dit concept en ook andere sectoren, zoals de landelijke artsenvereniging en de vereniging van IC-verpleegkundigen, zijn zeer geïnteresseerd in deze aanpak.

Op het gebied van individuele belangenbehartiging zijn vele vliegers bijgestaan in diverse processen en gesprekken met de luchtvaartmaatschappijen.

Commissie Training en Beoordeling

Naast beoordelingszaken hield de commissie zich bezig met internationale ontwikkelingen op het gebied van training en de trainingontwikkelingen bij de diverse maatschappijen. Zo adviseerde de commissie op trainingsgebied over de plannen tot het invoeren van ATQP (Alternative Training and Qualification Program) bij KLM. Waar nodig trad zij op als adviesorgaan voor het bestuur bij professionele vraagstukken.

Door het geringe aantal opleidingen waren er weinig beoordelingszaken waarbij een waarnemer van de commissie is ingezet. Gezien de opleidingsgolf bij KLM en Transavia het komende jaar, is de verwachting dat het aantal beoordelingszaken waarbij de commissieleden als waarnemer fungeren ook zal toenemen.

Vanwege een nieuwe functie bij Martinair is in de loop van het jaar afscheid genomen van Marcus van Schouwen als commissielid. Mede gezien de geplande integratie van Martinair met KLM en de weinige omscholingen wordt voorlopig geen vervanger gezocht.

Aeromedische commissie

Tientallen leden, die problemen ondervonden bij de afgifte van hun medisch certificaat of die anderszins (vlieg)medisch advies nodig hadden, zijn het afgelopen jaar bijgestaan. De bijstand varieerde van een uitleg van de regelgeving tot het adviseren in een juridisch traject, waarin de afgifte van een medisch certificaat centraal stond. In twee gevallen stond de commissie een vlieger in de rechtszaal bij in een beroepsprocedure.

Op internationaal niveau is de commissie vertegenwoordigd in de IFALPA HUPER committee (Medical, Human Performance en Training & Licensing). Deze commissie kwam tweemaal bijeen, waarbij onderwerpen passeerden zoals cabin air quality, straling, het beoordelen van niet-technische vaardigheden, vermoeidheid en Fatigue Risk Management (FRMS), LOC training en het multi pilot license (MPL). Op Europees niveau hebben commissieleden zitting in de Training, Licensing and Operations Working Group en de Occupational Health and Safety Working Group van de European Cockpit Association. Een lid van de commissie is verbonden aan de EASA Medical Expert Group. Deze groep van luchtvaartmedici adviseert EASA op het gebied van de vliegmedische regelgeving. Het vliegen met insulineafhankelijke suikerziekte is hier nog immer een gevoelig onderwerp. De discussie hierover wordt op constructieve wijze voorgezet.

Ook volgt de commissie de ontwikkelingen op arbo-gebied bij de maatschappijen en is er regulier overleg met het Aeromedisch Instituut. De voorzitter heeft zijn functie per 1 januari 2014 overgedragen aan Eric Broekhuizen, maar blijft lid van de commissie. De opzet van de commissie gaat komend

jaar veranderen. Training en licensing alsook human factors worden ondergebracht bij de commissie Training en Beoordeling. De aandacht van de Aeromedische commissie gaat dan volledig uit naar (vlieg)medische zaken. De commissie stelt zich ten doel een kenniscentrum op (luchtvaart)geneeskundig gebied te zijn.



Commissie Juniore Vliegers

2013 was een jaar van pieken en dalen als het om de afgestudeerde vliegers gaat. Kijkend naar de bufferlijst van KLM was enerzijds herstel te zien, terwijl aan de andere kant nog meer mensen in de problemen kwamen doordat het wereldwijd in de luchtvaart nog steeds niet goed gaat.

Met betrekking tot de vliegscholen wordt er nog steeds alles aan gedaan om de klassen vol te krijgen. Op zich is dit vanuit economisch oogpunt begrijpelijk, maar is het ook reëel?

De CJV was in oktober aanwezig op de beroepen- en opleidingenmarkt in Lelystad. Meest opvallend was wel dat vliegscholen niet tot nauwelijks negatief zijn over de toekomst voor afgestudeerde vliegers. Sommige suggereren nog steeds gouden bergen terwijl de harde realiteit is dat slechts een handjevol leerlingen, veelal na betaling, een mogelijkheid krijgt om ergens te beginnen. Nog steeds zijn ruim 1.200 vliegers werkloos en de vraag is hoe lang deze groep het financieel kan volhouden.

Veel middelbare scholieren vinden de weg naar de website wordpiloot.nl voor transparante en onafhankelijke voorlichting. Ook komen veel vragen binnen van scholieren die zich aan het oriënteren zijn, waarmee goede voorlichting aan de voorkant zijn doel bereikt.



Vliegtechnische zaken

H

et nieuwe presidentiële team trad in mei aan met een duidelijke visie voor de toekomst van de vereniging: De VNV neerzetten als centrum van luchtvaartexpertise en de naamsbekendheid van de VNV handhaven of zelfs vergroten. De vliegtechnische bestuursafdeling en haar drie vaste commissies, de Security Commissie, Vliegtechnische Commissie en de Accident Investigation Group, hebben een prominente rol in het neerzetten van dit beleid.

De bestuursafdeling is onder andere actief in het promoten en bewaken van de vliegveiligheid in algemene zin. Belangrijke elementen daarin zijn Just Culture en de meldingsbereidheid van incidenten. De VNV stelt haar expertise dan ook ter beschikking aan het Analyse Bureau Luchtvaart (ABL) van Inspectie Luchtvaart en Transport (ILenT). Hier worden de Air Safety Reports (ASRs) van alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen verzameld en verwerkt. De onderbouwing van grensgevallen, incidenten waarbij vermoedelijk sprake is van opzet of grove nalatigheid, wordt gedeeld door ILenT in het Casusoverleg, waarbij de VNV, luchtvaartmaatschappijen, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de politie en het Openbaar Ministerie zijn uitgenodigd. Een belangrijk overleg, waarin telkens de visie van just culture belicht wordt en waarin het vertrouwen van het OM in de nationale meldingsbereidheid wordt herbevestigd.

iPads en mixed fleet flying

Verscheidene vliegtechnische overleggen zijn gevoerd bij de maatschappijen waarmee de VNV cao-afspraken heeft. Een van de onderwerpen bij zowel KLM als Transavia is het digitaliseren van de vliegoperatie, een langlopend traject waarbij ook de vliegtechnische kant meespeelt. Daarnaast wordt door de VNV en KLM gekeken in hoeverre – en zo ja, hoe – de Boeing-varianten 777 en 787 door dezelfde vliegersgroep gevlogen zouden kunnen worden.



Voor de commerciële luchtvracht is de discussie over het vervoer van losse Lithium Metal-batterijen die bij ICAO wordt gevoerd zeer relevant. IFALPA en ICAO staan een totale ban voor, maar de

luchtvaartmaatschappijen en een aantal nationale overheden hebben hun bedenkingen. Er is nog geen besluit genomen en de discussie sleept zich voort in het nieuwe jaar.

Toekomst

Tijdens een ledenlunch in januari 2014 is de verre toekomst naar Badhoevedorp gehaald. De Space Expedition Cooperation neemt geïnteresseerden hierin mee in haar operatie naar ruim 100 kilometer hoogte. Verder wordt dit jaar doorgepakt op het dossier Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), ofwel drones. Momenteel ontbreekt het nationaal en internationaal aan goede regelgeving en certificeringseisen om het luchtruim te delen met bemande luchtvaart. Het ongebreideld toelaten van onbemande vliegtuigen zal een negatieve impact hebben op het veiligheidsniveau. De VNV streeft naar 'one level of safety' wanneer het gaat om toelating van onbemande vliegtuigen.

In 2014 wordt verder het 'Verdrag van Tokio' herzien. Dit verdrag regelt onder meer de bevoegdheden van de gezagvoerder aan boord als er strafbare feiten worden gepleegd. Zowel via IFALPA als via het ministerie van Infrastructuur en Milieu kan de VNV hiervoor input leveren.

In 2013 verschenen vliegtechnische papers:

- Toelichting Notam 1A383/13 - taxiënd verkeer Schiphol
- Position paper 13/01 Mixed Fleet Flying
- Position paper Safe and Sustainable Aviation
- Technical paper Richtlijn 2008/101/EU - Invoering van de internationale luchtvaart in het European Union Emission Trading Scheme (ETS)

Commissie Vliegtechnische Zaken

Binnen de VNV is deze commissie belast met een groot aantal zaken die te maken hebben met het opereren van vliegtuigen. Denk hierbij aan zaken als de implementatie van het Safety Management System (SMS) tot vliegen in de buurt van vulkaan.

Binnen verschillende overlegplatformen laat de VNV zich steeds meer gelden als waardevolle partner. Niet alleen nationaal, maar ook zeker internationaal. Binnen ECA en IFALPA neemt de VNV actief deel in verschillende commissies of heeft zelfs een voortrekkersrol.

Een greep uit de ECA- en IFALPA-commissies waaraan de VNV deelneemt:

- IFALPA Aircraft Design & Operations (ADO).
- IFALPA Air Traffic Services (ATS).
- IFALPA Aerodrome and Ground Equipment (AGE).
- IFALPA Dangerous Goods Committee (DGC).
- ECA Training, Licensing and Operations (TLO).
- ECA Air Traffic Management and Aerodromes (ATMA).
- ECA Helicopter Working Group.
- ECA Runway Excursion Working Group.

Bij ICAO is de VNV via IFALPA vertegenwoordigd in de Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) en de International Volcanic Ash Task Force (IVATF). Dichter bij huis vinden de vliegtechnische overleggen plaats met KLM, KLC, Martinair en Transavia. In 2014 wordt een gelijksoortig overleg opgestart met CHC.

Belangrijk voor een goede veiligheidscultuur bij de bedrijven intern is een goed werkend Safety Management System (SMS). De VNV volgt de uitrol van SMS bij de verschillende luchtvaartmaatschappijen op de voet. De commissie VTZ is blij dat ICAO in november een geheel nieuwe annex heeft gewijd aan SMS (voor bedrijven) en het State Safety Program (voor overheden). Annex 19 - Safety Management, is de eerste nieuwe annex in dertig jaar. De denkriching van SMS is terug te zien in het Fatigue Risk Management System (FRMS). Dit systeem zal de komende jaren veelvuldig terugkomen, want het is onderdeel in de nieuw aan te nemen EU-FTL-regelgeving. Daarnaast wordt de toepasbaarheid van een dergelijke systeem momenteel door enkele nationale luchtvaartmaatschappijen onderzocht.

De commissie vertegenwoordigt de VNV ook in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV). Dit samenwerkingsverband van nationale overheid, lokale overheden, natuur- en land- en tuinbouworganisaties, Schiphol en de gebruikers van de luchthaven heeft als doel het risico op vogelaanvaringen in



Nederland te beperken. Het in 2012 gesloten convenant ligt daaraan ten grondslag. De voorlopige resultaten zijn bemoedigend, maar verdere uitwerking van het beleid in overeenstemming met het convenant behoeft actieve sturing.

Verder is de VNV vertegenwoordigd in het Runway Safety Team (RST) van Schiphol, wat onderdeel is van het Veiligheidsplatform Schiphol (VPS). Het VPS heeft als doelstelling het terugdringen van risico's in de operatie op Schiphol. Het RST heeft daarin de specifieke taak het aantal runway incursions en excursions terug te dringen.

Naast het oog hebben voor diverse overleggen met maatschappijen, toezicht-houders en beleidsmakers is er twee keer per jaar overleg met AF ALPA. Dit overleg, in de Joint Technical Committee, vindt afwisselend plaats in Badhoevedorp en Parijs. Het uitwisselen van ervaring(en) en het gezamenlijk opstellen van standpunten over talloze onderwerpen zijn enkele aspecten van deze waardevolle bijeenkomsten.

Accident Investigation Group (AIG)

Het meest opvallende van het afgelopen jaar was een abrupte toename van het aantal voorvallen midden in de zomer. In een periode van tien dagen werden vier onderzoeken opgestart en werd één verplichte animatie direct ingedeeld. Gelukkig werd het daarna weer rustiger, maar het is op zijn minst opvallend dat deze piek in de drukste periode van de Nederlandse luchtvaart viel...

De AIG is een objectieve commissie met een grote mate van autonomie en telde in 2013 zestien leden en een aspirant lid. Behalve dat ze allemaal als verkeersvlieger werken bij een van de luchtvaartmaatschappijen waarmee de VNV een cao heeft afgesloten, zijn alle leden gekwalificeerde incident- of accident investigators.



De commissie heeft tot doel:

- Het bijdragen aan vliegveiligheidsonderzoeken bij luchtvaartmaatschappijen.
- Het bijdragen aan onderzoeken bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid.
- Het begeleiden en bijwonen van vluchtanalyses (-animaties).
- Het bewaken van het gebruik van de protocollen m.b.t. onderzoeken, zoals vastgelegd in de verschillende cao's.
- Het adviseren van het bestuur.
- Het vergaren en delen van professionele (onderzoeks-) kennis.
- Het delen van kennis met de leden.

In het afgelopen jaar hebben de leden van de AIG 73 verplichte vluchtanalyses begeleid bij de verschillende Nederlandse maatschappijen. Daarnaast hebben de bedrijven in totaal 25 onderzoeken opgestart, waarbij een AIG'er in het onderzoeksteam deelnam.

Door de Onderzoeksraad voor Veiligheid is dit jaar tweemaal gevraagd om bijstand bij een onderzoek. Beide verzoeken zijn door de VNV gehonoreerd en in beide gevallen heeft een onderzoeker van de AIG deelgenomen aan het onderzoek.

In 2013 zijn bijlage 17 (regeling gebruik vluchtgegevens) van de KLM-cao en bijlage 17a (KLC) in lijn gebracht met de andere cao's. Bij alle maatschappijen is nu een vergelijkbare regeling van kracht over hoe om te gaan met vluchtgegevens en onderzoeken. Hoewel de afspraak arbeidsvoorwaardelijk is, heeft de beroepsinhoudelijke tak van de VNV hier veel aan kunnen bijdragen. Met name om een hoog veiligheidsniveau te behouden en een just culture te waarborgen zijn dergelijke afspraken essentieel.

Op internationaal gebied is een aantal AIG-leden actief binnen ECA en IFALPA. Via ECA wordt invloed gehouden op de regelgeving en de nieuwste technieken die betrekking hebben op Flight Data Recorders en Cockpit Voice Recorders. Binnen IFALPA dragen de leden bij aan de richtlijnen die uiteindelijk door ICAO worden voorgesteld.

Door verschillende symposia te bezoeken en lezingen bij te wonen blijven de AIG-leden zich verdiepen en ontwikkelen in de verschillende aspecten van vliegveiligheidsvoorvallen en -onderzoeken.



Security Commissie (SEC)

De VNV security commissie heeft tot doel mee te praten en mee te denken bij de ontwikkeling en handhaving van security maatregelen in de luchtvaart. Binnen de overlegstructuren waaraan de VNV security commissie deelneemt, wordt het belang van de verkeersvlieger uitgedragen naar de overlegpartners. De commissie maakt zich sterk voor een hoog security niveau en geeft op basis van specifiek operationeel inzicht input aan oplossingen en aan het tot stand komen van security wet- en regelgeving.

Invloed in de security wereld is sterk afhankelijk van persoonlijke relaties en vertrouwen. De VNV is daarom vertegenwoordigd in allerlei gremia, nationaal en internationaal, op het gebied van aviation security om het netwerk van relaties te onderhouden en verder uit te bouwen.

Actuele veiligheidssituatie

Onderwerpen die afgelopen jaren actueel waren maar in 2013 alleen toezicht behoeften, waren 'unruly passengers' en de ontwikkelingen van body scanners. Ook de actuele veiligheidssituatie in andere landen heeft uiteraard continu de aandacht. Om tot een zo goed mogelijke afweging te komen is er regelmatig contact met werkgevers en andere partijen over de actuele veiligheidssituatie. De noodzaak daarvan bleek toen Turkse vliegers in Beiroet werden ontvoerd.

Laseraanstralingen

Het aantal incidenten is in 2013 helaas onverminderd hoog. De trendbreuk van hevige groei naar stabilisatie heeft zich niet voortgezet in een significante afname. In Nederland kwam in 2011 een voorstel tot aanpassen van het Wetboek van Strafrecht tot stand. Deze wijzigingen traden in 2013 eindelijk in werking. Daarmee is het "door opzet of schuld veroorzaken van gevaar voor het luchtverkeer" nu strafbaar. Het is daarom van nog groter belang om in geval van aanstraling door een laser aangifte te doen; hiermee kan nu ook het aanstralen van vliegtuigen zonder concreet gevaar strafrechtelijk worden aangepakt. De VNV is nog met betrokken partijen in overleg om een simpele en standaard procedure van aangifte te bewerkstelligen. Deze aanpak wordt naar verwachting in het voorjaar van 2014 geïmplementeerd.



Cargo security

Grote wijzigingen vinden plaats op dit gebied: de EU eist kort gezegd dat de vracht die naar Europa wordt gevlogen voor vertrek aan dezelfde security voorwaarden moet voldoen als de vracht die vanaf een Europese luchthaven vertrekt. Dat klinkt wellicht logisch, maar is dat in de basis niet. Over het algemeen erkennen landen, op basis van de afspraken die gemaakt worden in ICAO-verband, elkaars beveiligingsmaatregelen. Er is dan ook de nodige weerstand van buiten Europa. Vooralsnog houdt de Europese Commissie vast aan de invoeringsdatum van 1 juli 2014, waarna vluchten die niet aan de voorwaarden voldoen de toegang tot het Europese luchtruim zal worden geweigerd.

Future passenger & crew screening

Partijen in het werkveld van aviation security realiseren zich, dat de huidige filosofie over security checkpoints op luchthavens toe is aan vernieuwing. Echter, het ontwikkelen van een nieuwe filosofie en de bijbehorende regelgeving is een complex proces, waarbij met veel en diverse belangen rekening moet worden gehouden.

De Europese Commissie heeft in 2013 laten blijken open te staan voor proefprojecten. In de uitvoering daarvan blijkt het grootste struikelblok de afweging tussen de privacy van het individu en het collectieve belang van de veiligheid. De eerste proefprojecten, die inmiddels zijn opgestart, zijn dan ook niet gebaseerd op individuele gegevens, maar werken op basis van een andere risico-inschatting. De VNV heeft zich in Nederland sterk gemaakt om voor dit soort proeven het bemanningencentrum te gebruiken, omdat crew duidelijk een positiever risicoprofiel heeft, en omdat zo'n proef groter gemak met zich meebrengt voor de bemanningen. Een van de proefprojecten op Schiphol is begin 2014 zichtbaar.

Cyber security

De werkomgeving maakt steeds meer gebruik van computers en datacommunicatie. De invoering van de iPad bij de KLM-vliegers is daar een voorbeeld van, maar denk bijvoorbeeld ook aan de vliegtuigbesturing, CPDLC en onbemande vliegtuigen (RPAS). Verstoring van deze data, in welke vorm dan ook, kan leiden tot operationele problemen of zelfs gevaren. De VNV is van mening dat er tot dusver te weinig aandacht is voor de beveiliging van operationele systemen die gebruik maken van datacommunicatie.

De security commissie heeft ook dit jaar nationaal en internationaal aandacht gevraagd voor deze problematiek. Internationaal leidt de VNV een werkgroep van de IFALPA Security Committee. In 2013 heeft deze werkgroep een position paper geschreven waarin het IFALPA-beleid is geformuleerd. Hierin staan veel aanbevelingen waarmee de industrie rekening zou moeten houden bij het in gebruik hebben van informatiesystemen in allerlei facetten van de operatie. Er is ook aandacht voor het bewustmaken van de vliegergemeenschap van mogelijke gevaren, en hoe daarmee om te gaan. Het komend jaar is gericht op vergroten van het bewustzijn van de gevaren van het gebruik van informatiesystemen, en verbeteren van de beveiliging ervan.

Background check

De commissie streeft al enkele jaren naar een procedure voor de zogenaamde background checks die in lijn ligt met de EU-regelgeving in de ons omringende landen.

Nederland is binnen Europa nagenoeg uniek in de aanwijzing van de functie van verkeersvlieger als vertrouwensfunctie. Daarom hebben Nederlandse verkeersvliegers een Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) nodig, die afgegeven wordt na onderzoek van Justitie en de AIVD. Met name de AIVD-component kan problemen geven voor vliegers die in het buitenland wonen of werken, danwel gewoond of gewerkt hebben. Dit kan met name problemen opleveren bij terugkeer van de grote groep (veelal juniore) collega's, die vanwege de economische situatie (tijdelijk) in diverse landen binnen en buiten Europa zijn gaan vliegen. De VNV pleit daarom voor een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) in plaats van een Verklaring van Geen Bezwaar. Inmiddels staat de overheid wel open hiervoor.



Organisatie en staf

Tijdens de nieuwjaarsreceptie 2013 vond met de onthulling van een nieuw VNV-logo uitrol van de huisstijl plaats. De huisstijl is onderdeel van een totaalplan van communicatie waarin de volgende stappen de ontwikkeling van een VNV App voor de leden en herinrichting van de VNV-website zijn. De nieuwe VNV 'look' is meteen ook doorgevoerd in de kantooromgeving.

Verbouwing

Vanwege de zeer ingrijpende verbouwing van het pand was de staf van eind maart tot begin juni tijdelijk gehuisvest in een kantoorpand op een industrieterrein in Haarlem. Voor het bestuur waren 'flexwerkplekken' ingericht. Het was niet optimaal maar er was het plezierige vooruitzicht een verfraaid pand. De entree is aangepakt, (extra) vergader-ruimtes met betere voorzieningen zijn gecreëerd, de ledenraadszaal is geschilderd, overal ligt nieuwe vloerbedekking en er is een ruimere keuken en lounge die nu - tot vreugde van de huismeester, Richard Kasifa - geschikt zijn voor het cateren van grote groepen. Aan de achterkant is een glazen uitbouw opgetrokken met meerdere banken voor een informele bespreking en/of om te lezen, te bellen of elkaar te ontmoeten met een hapje/drankje. Het terras aan de achterkant is verruimd. In het najaar is de buitenruimte opgeleverd met een extra terras in de herziene tuin, meer parkeerplaatsen plus een ruime (fietsen)berging.

Frontoffice

Een belangrijk resultaat van de verbouwing is dat het secretariaat en de ledenadministratie zijn geïntegreerd tot 'frontoffice'. De drie management-assistenten, Karin van der Drift, Pauline Huizinga en Rianne Stokman, plus Asha Blauw (medewerker ledenadministratie) zijn via frontoffice@vnv.nl altijd bereikbaar, waarbij onderlinge vervanging is geborgd. Met z'n vieren vormen



zij het kloppend hart van de vereniging en zijn het eerste aanspreekpunt voor iedere bezoeker. Zij hebben in 2013 met elkaar weer gezorgd dat leden van bestuur, commis-

sies, ledenraden en staf optimaal zijn ondersteund, dat vergaderruimtes zijn gereserveerd en vergaderstukken tijdig zijn verzonden voor ruim 150 bijeenkomsten het afgelopen jaar. Zij coördineren tevens de jaarlijkse evenementen zoals de algemene vergadering (AV), de tweejaarlijkse bestuurswissel, het IFALPA negotiation seminar en de nieuwjaarsreceptie. Klap op de vuurpijl was de voorbereiding van een ingelaste AV op 2 december 2013 vanwege een motie van wantrouwen tegen het bestuur, aangedragen door een meerderheid van de Martinair-ledenraadsleden; uiteindelijke opkomst ruim 600 leden.

Nieuw team

Op 19 april 2013 trad het team Van Zwol-Verhagen af en is het nieuw presidentieel team Verhagen-Van den Hudding geïnstalleerd, inclusief tien bestuursleden, waaronder drie nieuwe gezichten te weten Piet-Hein Eldering (BA VTZ), René Joziasse (BA Internationaal) en Ruud Stegers (penningmeester). De installatie vond plaats in Haarlem, de tijdelijke VNV-locatie.

De staf, onder leiding van algemeen secretaris Heleen Hooij, is in het voorjaar uitgebreid met Klaas-Jeroen Terwal die de lobby voor de VNV-relevante onderwerpen oppakt in de politieke arena van zowel Den Haag als Brussel. Op hetzelfde moment is Marion van Zwiene gestart om Joeke Vriezinger als financieel administrateur op te volgen vanwege zijn pensionering in juni 2013. De komst van Rianne Stokman, managementassistent, in het najaar is een welkome aanvulling van het frontoffice team dat nu weer op volle sterkte is.

IT-infrastructuur

Na de herinrichting van de ledenadministratie (civiCRM) in 2012 is voorjaar 2013 het nieuwe digitale archiefsysteem (O3Spaces) in gebruik genomen. Beide systemen communiceren met elkaar. Tevens is de digitale factuurverwerking geïntroduceerd direct na afronding van de jaarrekening 2012. Er zijn nog verschillende wensen om de systemen beter op elkaar af te stemmen. Ook bestaat de wens om digitaal te kunnen aanmelden bij binnenkomst met een directe koppeling aan de elektronische declaratie- en facturatiesystemen. Voor het zover is wordt eerst gefocust op het realiseren van een VNV App.



Communicatie

In 2013 heeft de werkgroep App een keuzemenu geschetst voor de te ontwikkelen app. Realisatie volgt zodra voorjaar 2014 een definitieve keuze is gemaakt voor het bedrijf dat de VNV App ontwikkelt. Zodra deze ontwikkeling op dreef is, kan het project vernieuwing website in de steigers worden gezet. Herma Flipsen, eindredacteur Op de Bok, neemt aan beide projecten deel. Daarnaast houdt zij zich intensief bezig met de maandelijkse productie van Op de Bok, invulling en wijzigingen website waaronder flitsen, op de hoogtes, position papers en evenementen.

Digitalisering

In december is aan alle VNV-leden een e-mail gestuurd met als doel het e-mailadres te verifiëren. Ongeveer 200 leden hebben vervolgens alsnog een brief ontvangen om het juiste e-mailadres te achterhalen. Met deze actie is de VNV klaar voor verdere digitalisering. Dit betekent dat VNV-leden vaker digitaal worden benaderd voor bijvoorbeeld kandidaatstelling afdelingsledenraden en verkiezing, verzending van uitnodigingen algemene vergadering gevolgd door digitaal referendum, etc.

Wijziging statuten

Samen met de nieuwe secretaris heeft de werkgroep statuten in de zomer haar taak vervolgd om de gewenste wijzigingen in de statuten en reglementen te benoemen, toe te lichten en het resultaat te bespreken met de notaris. Het streven is de statutenwijziging te agenderen voor de algemene vergadering van april 2014 en de leden voorafgaand te informeren over de achtergrond van de belangrijkste wijzigingen.

Juridische advisering

De juridische advisering van een individueel lid met een probleem is en blijft een belangrijk onderdeel van de VNV-bijstand. VNV-jurist Roger Poulussen wordt doorgaans bij juridische kwesties ingeschakeld: dan krijgt het lid een advies of wordt – bij escalatie – eerst geprobeerd de zaak met de luchtvaartmaatschappij te schikken. De cao biedt ook de mogelijkheid om in sommige gevallen een arbitrage aan te gaan: in 2013 is dat voor een KLM-vlieger met succes gedaan.

In enkele gevallen lukt het niet om de zaak te schikken of binnen de cao op te lossen en dan moet de rechter uitkomst bieden – in die gevallen wordt een externe advocaat ingeschakeld. De VNV-jurist wordt ook vaak geraadpleegd in disciplinaire zaken (of melden-chef-gevallen).

Opleidingen

Sinds enkele jaren bestaat er de VNV-academie, die alle leden die zich inzetten voor de VNV trainingen biedt. De trainingen die in 2013 werden gevolgd zijn de basisintroductiecursus, de schrijf- en communicatietrainingen, het IFALPA negotiation seminar, de vergaderrecurrent voor bestuursafdelingen (BA) en commissies, de voorzitterstraining aan bestuursafdeling- en commissievoorzitters, en de gloednieuw opgezette pensioencursus. Deze laatste cursus wordt in 2014 ook aangeboden aan de ledenraadsleden.

Public affairs

Met behulp van een lobbyist probeert de VNV ook in de politiek haar beleid op een aantal onderwerpen uit te dragen. Dat gebeurt door gesprekken met verschillende ministeries, maar ook met de woordvoerders luchtvaart en hun beleidsmedewerkers van alle grote fracties. Verder zijn de contacten met de media verdiept en was de VNV weer veelvuldig in het nieuws in 2013. Op basis van genoemde contacten en de ruime aandacht van de media zijn op de verschillende dossiers de nodige stappen gezet of resultaten geboekt.

Luchtvaartveiligheid

In een door de Tweede Kamer georganiseerd rondetafelgesprek luchtvaartveiligheid heeft de VNV haar zorgen geuit over de onder druk staande vliegveiligheidscultuur bij sommige luchtvaartmaatschappijen. Ook is hiervoor aandacht gevraagd bij enkele Nederlandse Europarlementariërs. Dit heeft onder meer geleid tot Kamervragen aan de staatssecretaris over de werkdruk en de wurgcontracten bij Ryanair-piloten. Ook de Eurocommissaris is bevraagd over misstanden bij deze maatschappij. De staatssecretaris heeft gezegd het recht van vakvereniging voor deze piloten belangrijk te vinden en dat iedere Europese luchtvaartmaatschappij zich dient te houden aan de relevante wet- en regelgeving. Teleurstellend is dat de Ierse autoriteiten nog steeds niet stevig aangesproken zijn over de gang van zaken bij Ryanair.

Werk- en rusttijden piloten

Zowel in Den Haag als in Brussel is gestreden tegen de nieuwe werk- en rusttijdenregeling EU-FTL. In de Tweede Kamer werden de bezwaren van de VNV gehoord via een motie van de SP. De staatssecretaris stemde conform de motie tegen de nieuwe regeling. Helaas is het voorstel daarna toch aangenomen in de Raad van Ministers. En hoewel de hoop was gevestigd op het Europees Parlement, stemde het toch in meerderheid voor.



Ondanks enkele concessies die ECA en de VNV wisten binnen te slepen, was dit toch een teleurstelling. De verdere implementatie van de nieuwe werk- en rusttijden wordt kritisch gevolgd.

Aerotoxic syndrome

Na aandringen vanuit onder meer de VNV heeft de Tweede Kamer de staatssecretaris verzocht zich in Brussel hard te maken voor gedegen wetenschappelijk onderzoek op Europees niveau naar de blootstelling aan TCP's in de luchtvaart en de gevolgen daarvan voor vliegers, cabinepersoneel en passagiers. In het najaar is aan dit verzoek gehoor gegeven. Het Europees onderzoek is ondergebracht bij het RIVM dat de VNV op de hoogte houdt van de vorderingen.

Arbeidsmarkt jonge piloten

Via de Tweede Kamer heeft de VNV gevraagd om de mogelijkheid te onderzoeken om leningen van aspirant piloten, die hun vliegopleiding aan een hbo-instelling volgen, onder te brengen in het studiefinancieringsstelsel. Omdat deze opleidingen niet onder de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (WHW) vallen, komen zij niet in aanmerking voor een hbo-accreditatie noch voor het stelsel van studiefinanciering. De VNV benadert de vliegenscholen om te zien of zij kunnen en willen voldoen aan de vereisten.

Pensioenen piloten

Samen met vakcentrale MHP heeft de VNV geageerd tegen de door het kabinet voorgestelde grens van 100.000 euro waarboven geen fiscaalvriendelijk pensioen meer kan worden opgebouwd en tegen verdere verlaging van het opbouwpercentage. Helaas is de genoemde grens vrijwel zeker. Wel is het opbouwpercentage minder verlaagd dan gevreesd (1,875% i.p.v. 1,75%). Laatste strijdpunt blijft de gewenste mogelijkheid tot opbouw van een netto pensioen in de zogenaamde tweede pijler binnen een collectief verplichte regeling.

Oneerlijke concurrentie burgerluchtvaart

Binnen ECA heeft de VNV zich hard gemaakt voor instelling van een Fair Competition Task Force (FCTF). Deze heeft tot doel het opstellen en uitrollen van een campagne, op Europees en nationaal niveau, die overheden, politici, media en het brede publiek bewust maakt van de negatieve gevolgen van oneerlijke concurrentie in de luchtvaart voor innovatie, werkgelegenheid en vliegveiligheid. Dit wordt komend jaar een van de belangrijkste lobbydossiers.

Collectieve regelingen

D

e VNV kende in 2013 drie collectieve regelingen voor haar leden:
Een collectieve zorgverzekering in samenwerking met ONVZ.
Een financieel arrangement in samenwerking met ABN AMRO (alleen voor leden-volledig); beëindigd per 1 juli 2013.
Een Loss of Licence-verzekering via tussenpersoon Meeùs, ondergebracht bij Hiscox.

Collectieve zorgverzekering

Bij de verandering van de zorgverzekeringswet in 2006 sloot de VNV voor de stafmedewerkers een collectieve zorgverzekering af bij ONVZ. Toentertijd is gekozen om deze ook open te stellen voor alle leden, met enkele specifieke aanvullende voorwaarden voor deze groep. In 2011 heeft de VNV de banden met ONVZ aangehaald en verdween de tussenpersoonfunctie. Dit gaf een financieel voordeel dat is teruggevoerd naar de leden in de vorm van verbeterde aanvullende voorwaarden, toegespitst op het beroep van verkeersvlieger. Dit alles is vastgelegd in een contract voor drie jaar dat in 2012 is ingegaan. De verbeterde voorwaarden leidden al tot circa twintig procent nieuwe aanmeldingen. Hoe meer deelnemers, des te groter de mogelijkheid tot verbeterde afspraken, wat weer nieuwe deelnemers trekt, enz. Ook voor 2014 is de insteek om de positieve trend voort te zetten en de leden een hoogwaardige zorgverzekering aan te bieden.

Financieel arrangement

De VNV kon zich na lange en moeizame onderhandelingen niet in de nieuwe voorwaarden van ABN AMRO vinden waardoor het ABN AMRO arrangement per 1 juli 2013 is beëindigd. Mede door aangescherpte wet- en regelgeving waren de nieuwe voorwaarden zoals ABN AMRO deze aan de VNV had voorgesteld niet acceptabel. Onder de huidige marktomstandigheden is het een uitdaging om een andere partij te vinden die financiële producten kan aanbie-



den onder gunstige voorwaarden. In 2014 zal de zoektocht naar een geschikte partij doorgaan.

Loss of Licence

Zeer gewenst vandaag de dag en soms zelfs verplicht, maar een moeilijk product. Bij het toenemen van de leeftijd neemt de premie zodanig toe dat veel leden er voor kiezen om het risico zelf te dragen. Het is steeds lastiger om de leden een aantrekkelijke brevetverliesverzekering aan te bieden. In 2013 was Hiscox, via tussenpersoon Meeùs, de enige stabiele partij die de VNV kon aanbieden om individueel een LoL bij af te sluiten. Alternatieven voor een individuele LoL lijken uitgeput. Een mogelijk beter betaalbare oplossing is gezocht in de collectiviteit. Bij Transavia, ArkeFly en CHC voorziet de cao al in een collectieve brevetverliesverzekering, die door deze maatschappijen is ondergebracht bij verzekeraars. Met KLM is eind 2012 overeengekomen dat voor VNV-leden vallend onder de KLM-cao een collectieve LoL-regeling wordt vormgegeven. Deze wordt niet ondergebracht bij een verzekeraar maar in eigen beheer in een stichting ondergebracht. Hierdoor zullen dan de meeste leden-volledig collectief verzekerd zijn tegen brevetverlies.





Colofon

Uitgave:

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, Dellaertlaan 61, Postbus 192,
1170 AD Badhoevedorp, T (+31) (0)20 449 8585, frontoffice@vnv.nl, www.vnv.nl

Basisontwerp:

www.marjanbakker.nl

Omslag 2013:

www.balyon.com

Beeldmateriaal:

Archief OdB, Arne787, CHC, diverse internetsites, Jacob Vanek, KLM,
Maarten van Haaff, Pim Lamers, Thierry Deutsch, TNO, TUI Nederland

Druk:

Smart Graphics, Amersfoort – maart 2014
Oplage 500 exemplaren

Nadruk zonder toestemming is niet toegestaan

