

JAAR 2019

Uitgave van Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers

VERSLAG



Inhoud

Jaarverslag 2019 | Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

**03. DAGELIJKS
BESTUUR EN STAF**

**10. INTERNATIONALE
ZAKEN**

**13. INDIVIDUELE
BELANGEN-
BEHARTIGING**

**15. BEROEPS-
INHOUDELIJK BELEID**

19. KLM/KLM FA

21. TRANSAVIA

23. MARTINAIR

25. TUI FLY

26. EASYJET

27. HELIKOPTERZAKEN

29. LEDENRAAD

**31. FINANCIËEL
JAARVERSLAG**



In het voorjaar van 2019 wordt een nieuw VNV-bestuur geïnstalleerd. Onder leiding van president Willem Schmid en twee vicepresidenten, Camiel Verhagen en Ruud Stegers, krijgt

de VNV een praktische structuurwijziging. Vicepresident Camiel Verhagen ontfermt zich over de overkoepelende sectie 'Arbeidsvoorwaardelijke Zaken'

en vicepresident Ruud Stegers neemt de specialistische sectie 'Beroepsinhoudelijke Zaken' voor zijn rekening.

Landelijk is de positie van luchtvaart in Nederland in 2019 een steeds heter hangijzer aan het worden. Dankzij een goed economisch klimaat is de vraag naar luchtvaart gegroeid. Schiphol zit tegen het afgesproken plafond, en dat geldt ook voor de regio. De sector zoekt – terecht – naar ruimte om aan die vraag te voldoen.

Heet hangijzer

Maar onze samenleving heeft ook kennisgemaakt met de term ‘vliegschaamte’. De trein naar de klimaatop in Madrid nemen is een politiek correct statement, maar allerminst efficiënt. In het Verenigd Koninkrijk worden extra vakantiedagen uitgedeeld aan werknemers die niet met het vliegtuig op vakantie gaan: acties voor de bühne gebaseerd op aannames.

De VNV moedigt het debat aan, over de lusten en lasten van luchtvaart en over de rol van luchtvaart in transport als infrastructuur. Over de toegevoegde waarde van luchtvaart, connecties en verbindingen en over negatieve effecten als geluidshinder en emissies.

Het beleid moet echter wel gevoerd worden op een gebalanceerde afweging van de feiten en niet op emotie en een eenzijdige heersende – vaak tijdsgebonden – perceptie. De VNV is een organisatie van professionals en experts op het gebied van luchtvaart. Daarom kan de VNV bijdragen aan effectieve besluitvorming.

Internationaal

De VNV is ook in 2019 weer zeer actief in de internationale organisaties ECA en IFALPA. Op vele onderwerpen levert de VNV expertise en werkt mee aan de instandhouding van de professionele hoge standaard die het vliegersvak kenmerkt. >>

De VNV moedigt het debat aan over de lusten en lasten van luchtvaart

VNV-filmpje 

De VNV heeft een introductiefilm laten maken waarin nieuwe leden en andere belanghebbenden uitgelegd wordt wat de VNV doet en waar de VNV voor staat. De film is voor eenieder terug te vinden op de site van de VNV en is ook voor wie al langer lid is leuk om te bekijken.

[Bekijk de VNV-film hier!](#)



02:38



Daarnaast was het opzetten van het 50ste ISASI-congres een succesvol hoogtepunt voor de VNV; de internationale gasten waren onder de indruk van de organisatie en het programma. Door dit met de OVV en TU Delft vorm te geven heeft de VNV haar waarde als partner kunnen laten zien.

Op de achtergrond is de VNV sterk betrokken bij diverse beleidsmatige dossiers in Den Haag en Brussel. Zo participeert de vereniging in de totstandkoming van de Luchtvaartnota 2020-2050 en richten wij ons op bevordering van veiligheid, fair competition en sociale normen in luchtvaart. Ook thema's van beperktere omvang, die echter wel van >>

Jubileum seminar

In Den Haag werd van 1 tot en met 6 september het 50ste International Society of Air Safety Investigators (ISASI) seminar gehouden. Deze congresweek, met als hoofdlocaties het World Forum en het Marriott, werd door de VNV en TU Delft georganiseerd in samenwerking met de OVV.



Aantallen

Met 342 afgevaardigden uit 46 landen, was het 50ste jubileum seminar een van de best bezochte ISASI seminars ooit. Aan de tutorials namen 124 personen deel en aan de Masterclass MH17, 61 personen.

Programma

Het inhoudelijke programma begon op zondag 1 september met een ISASI council meeting in het Marriott en een masterclass MH17 van de OVV op locatie in Gilze Rijen. Op maandag volgden twee tutorial meetings in het Marriott en een hands-on tutorial bij TU Delft. Van 3 tot en met 5 september zijn in het World Forum in totaal 38 presentaties en business, society en working group meetings gehouden.

Er waren vier keynote speakers: J. Dijsselbloem, voorzitter OVV, B. Lansberg, vicevoorzitter NTSB, A. Kuipers, ESA astronaut en prof. J. Hoekstra, TU Delft.

Het sociale programma behelsde onder meer een welkomstbijeenkomst in het Marriott, een netwerkdiner in het Louwman museum, een pub quiz in het World Forum en afsluitend was het Kurhaus de locatie voor de Presidents reception en het Awards dinner. Voor partners waren er excursies georganiseerd naar Delft, Rotterdam en de Zaanse Schans en tot slot optioneel een bezoek aan Amsterdam voor alle belangstellenden.

groot belang zijn voor onze vliegers, krijgen aandacht: bijvoorbeeld onterechte vliegverboden in Nederland voor piloten met diabetes en de weigering van VGB's voor piloten die langer dan vier jaar in het buitenland werken, maar vaak in die jaren wel gewoon naar Nederland vlogen aan boord van buitenlandse toestellen.

Maatschappijen

In de olie- en gaswinning gaat het in 2019 moeilijk, en dus ook met de offshore helibedrijven. Met moeilijke gesprekken bij CHC en ontslag bij NHV tot gevolg. Voor betrokkenen en ook voor ons als vliegervereniging altijd een ingrijpend en naar scenario waar we, naar omstandigheden, de schade proberen te beperken. Tegelijkertijd maken wij ons in 2019 hard om de randvoorwaarden voor de toekomst van de SAR-operatie in Nederland te verbeteren.

Na sluiting van de basis op Eindhoven door Ryanair is de VNV nog volop bezig met de juridische afwikkeling van het ontslag van Ryanair-leden in verschillende rechtszaken.

Op de 'vaste vleugelvliegtuigen' ging het, ondanks zaken zoals de aanhoudende problemen met de 737-MAX waar onder andere TUI door geraakt wordt, eind 2019 gelukkig beter. De bedrijven hebben al een aantal jaren op rij goede winstmarges en sloten het jaar in een aanzienlijk betere positie af dan een tijd geleden. Dat leidt ertoe dat wij als vakbond ook in staat zijn cao's af te sluiten met voor onze vliegers significante verbeteringen.

Grensoverschrijdend

'Trans National Airlines' worden de nieuwe standaard, ook in Europa. Luchtvaartgroepen als TUI en easyJet nemen daarin hun verantwoordelijkheid naar het personeel, in tegenstelling tot andere maatschappijen die geen zekerheden willen bieden als senioriteitlijsten, vaste basisstations, en cao's. Uitwisseling van personeel is wenselijk, zzzp'ers de droom. Werkgevers wensen bij voorkeur 'a-typische' arbeidscontracten aan te bieden. Verouderde Europese wetgeving houdt onvoldoende rekening met de nadelige gevolgen voor werknemers. Werkgevers kunnen shoppen in lokale arbeidswetgeving tussen Europese landen, wat sociale misstanden in de hand werkt. >>

Thema's als onterechte vliegverboden voor piloten met diabetes krijgen aandacht



Volg je nu

Piloten winnen van Ryanair: Ontslagen mogen niet doorgaan nu.nl/economie/57991 ... via @NUnl



Piloten winnen van Ryanair: Ontslagen mogen niet doorgaan
Ryanair ontslag piloten op basis van economische redenen, maar krijgt hiervoor geen toestemming van het UWV. De piloten kregen dinsdag gelijk in de procedure ...
nu.nl

16:48 - 19 mrt. 2019

Werkgevers bieden bij voorkeur a-typische arbeidscontracten

Dit heeft negatieve consequenties, vooral voor de positie van piloten. Die worden maar zeer beperkt beschermd door Nederlandse en Europese regelgevers. Een krachtige lobby van maatschappijen die op zoek zijn naar kostenverlaging en verhogen van winstmarges stimuleert verdere uitbuiting van deze onwenselijke arbeidsvormen.

Wij knokken hier heel hard tegen. Nationaal en internationaal. Dat is niet alleen van belang voor de vliegers, voor de vliegveiligheid, maar ook voor alle welwillende maatschappijen in dit ongelijke speelveld.

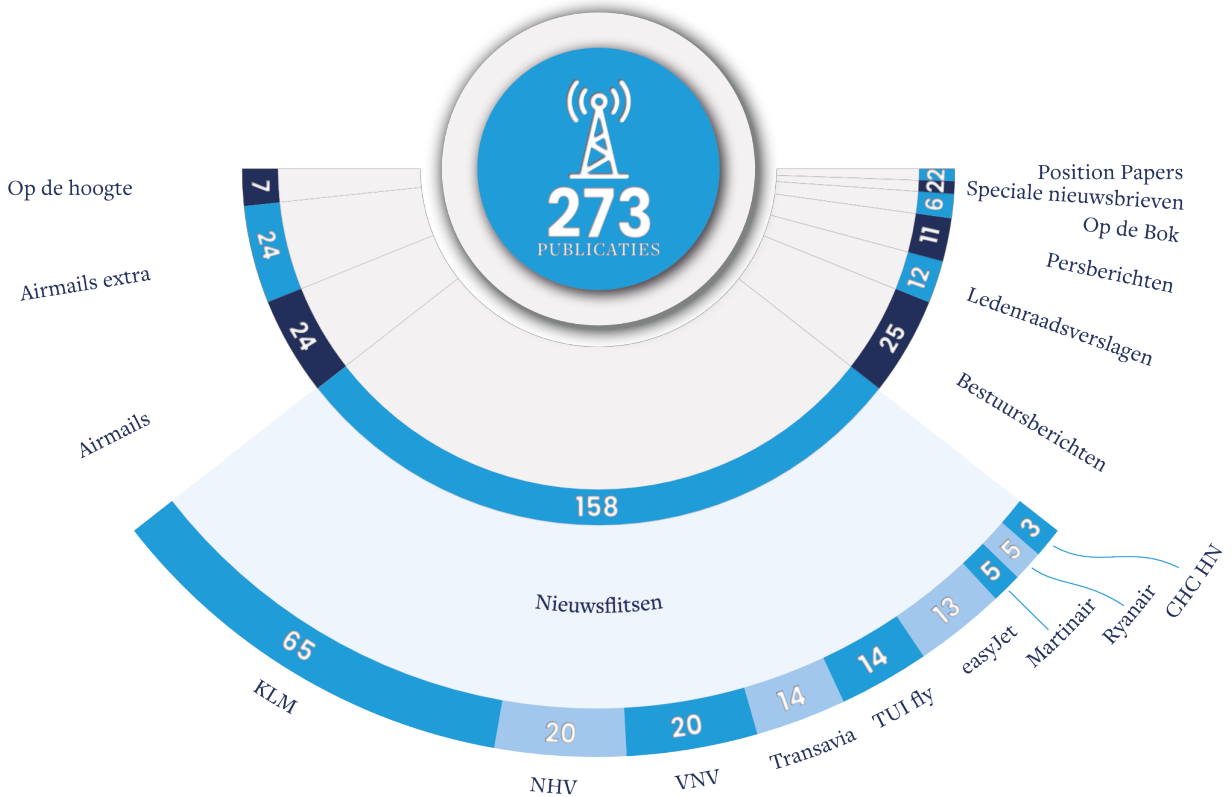
Samen sterk

De genoemde onderwerpen vragen veel samenwerking, allereerst binnen onze VNV. Nadat wij in 2019 ons 90-jarig jubileum passend hebben gevierd, zien we naar voren toe onze vereniging daar klaar voor zijn.

We hebben een hele goede, professionele en brede staf.

Enorm veel vliegers doen heel veel verschillend werk en hebben zeer veel kennis waar we ook effectief gebruik van maken. Als beroepsvereniging onderscheiden we nog meer dan voorheen de arbeidsvoorwaarden en de beroepsinhoudelijke zaken om verklustering bij onze gesprekpartners te voorkomen. Het bestuur is ervan overtuigd dat de huidige VNV fit is en met kracht en visie de toekomst aankan! <<





COMMUNICATIE IN 2019

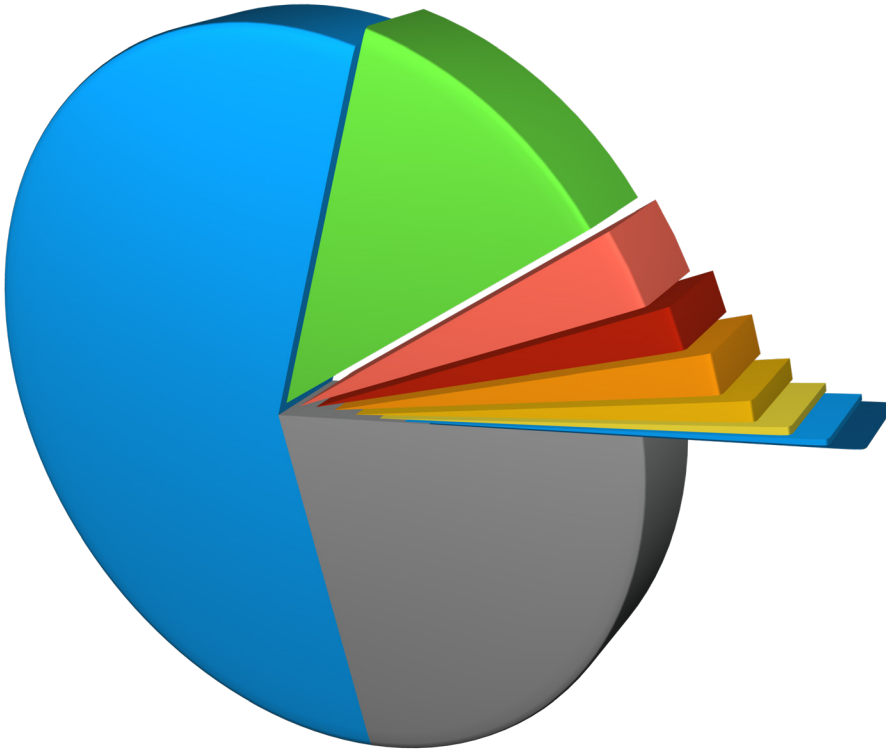
Vanuit de vereniging is in 2019 weer volop gecommuniceerd naar de leden. Wat opvalt hierin is het aantal Airmails extra dat werd verstuurd. Dat waren er over het hele jaar net zoveel als de reguliere Airmails en had alles te maken met de cao-onderhandelingen die gevoerd werden met KLM, Tui fly en Transavia.

In 2019 is de verschijningsfrequentie van Op de Bok teruggebracht naar zes edities per jaar. Het aantal redactionele pagina's is uitgebreid en het bestuursgedeelte is komen te vervallen. Bestuursberichten kunnen elektronisch worden gepubliceerd via de website in plaats van de papieren publicatie via Op de Bok.

het magazine heeft een nieuwe vormgeving gekregen en begon het jaar van haar 60-jarig bestaan met een oplage van 5.250 en eindigde met 5.600 exemplaren.

Ook de ledenraadsverslagen werden dit jaar digitaal gepubliceerd via de website. Omdat bleek dat de digitale versie slecht gelezen werd, is besloten het verslag tevens weer op te nemen in Op de Bok.

LEDENSAMENSTELLING OP 31 DECEMBER 2019



Ledenoverzicht 2019	1 januari	31 december
● KLM	2.908	3.230
● Transavia	554	596
● TUI fly	160	155
● Martinair	86	86
● easyJet	87	81
● CHC HN	46	42
● NHV	24	16
● KLM FA	5	12
● Ryanair	36	1
● Ander lidmaatschap	1.245	1.305
Totaal	5.151	5.524

De afdeling Internationale Zaken (IZ) heeft een breed scala aan dossiers en onderwerpen waar ze aan werkt en input op geeft. Naast dossiers op maatschappijniveau verzet de afdeling IZ veel werk op politiek niveau, nationaal maar vooral internationaal.



KLIMAAT EN MILIEU

Politieke dossiers in 2019 onder het vergrootglas waar de internationale luchtvaart onder ligt, zijn die met betrekking tot milieu en klimaat. In Nederland is men bezig met de stikstofcrisis en in Brussel worden ook milieu- en klimaatplannen ontwikkeld. De afdeling IZ is als vertegenwoordiger betrokken via ECA in de projectgroep ‘aviation and environment’. In december 2019 presenteerde Eurocommissaris Timmermans met de Europese Commissie de ‘green deal’, met als doelstelling om de EU klimaatneutraal te maken.

Het overkoepelende vraagstuk is in de werkgroep van ECA opgedeeld in enerzijds de technische aspecten en anderzijds de politieke aspecten van het klimaatvraagstuk. Centrale vraag daarbij is hoe de ambities van deze ‘green deal’ met een duurzame vorm van groei en continuïteit van onze sector te vereenzelvigen zijn.



E4FC

De VNV is deelnemer van het platform E4FC (Europeans for Fair Competition), waar Europese luchtvaartmaatschappijen en vakbonden van luchtvaartpersoneel zich gezamenlijk inzetten voor het bevorderen van eerlijke concurrentie in de mondiale luchtvaart.

Na de herstart van E4FC, waarbij de structuur gewijzigd is en het een volledig Europees initiatief is geworden, is de VNV actief betrokken en heeft vertrouwen in de nieuwe organisatie en aanpak van het platform.

IFALPA INDUSTRIAL & 737MAX

De afdeling IZ kent een nauwe samenwerking met >>





Lees hier de
hele editie



**Vooral tussen
luchtvaart-
maatschappijen
onderling worden
steeds meer Joint
Ventures afgesproken**

IFALPA en ECA. Vanuit deze organisaties wordt onder andere de herintroductie van de Boeing 737-MAX nauwgezet gemonitord. Er is goed contact met Boeing, waarbij ook ontwikkelingen en dossiers zoals training en reduced pilot operations besproken worden.

CONTACT SNPL EN AFKL HOLDING

Naast het contact met overheden en de politiek, onderhoudt de afdeling IZ ook het contact met haar zusterbonden. In 2019 sluimert nog steeds het vraagstuk van de productiebalans tussen KLM en Air France. Hierover is herhaaldelijk met de betrokken overlegpartijen (SNPL, VNV, Air France, KLM) contact geweest. De spanning rondom dit dossier is eind 2019 nog niet uit lucht, wanneer er een Boeing 747 van KLM vervroegd wordt uitgefaseerd naar aanleiding van afspraken aan de Franse zijde. Ondanks dat het onderlinge contact goed en constructief is, dient zich in 2019 nog geen oplossing of herbevestiging van noodzakelijke afspraken aan.

TRANS ATLANTIC JOINT VENTURE

Allianties en verbonden tussen luchtvaartmaatschappijen zijn continu aan verandering onderhevig. Bij de drie grote allianties ziet men verschuivingen (bv. China Southern en Air Europa die SkyTeam verlaten). Daarnaast worden vooral tussen luchtvaartmaatschappijen onderling steeds meer Joint Ventures afgesproken. In dit wisselende speelveld bewaken de pilotenbonden de positie van de werknemers. Een belangrijke joint venture voor de VNV is de Trans Atlantic Joint Venture, met Delta, Virgin en AFKL, die op 3 februari 2020 officieel van start is gegaan. Belangrijk voor de VNV is hierbij het toezien op de afgesproken onderlinge productieafspraken, en het onderlinge contact tussen de pilotenbonden goed te houden. <<

BIZ

De sectie Beroepsinhoudelijke Zaken (BIZ) bestaat uit de voormalige bestuursafdelingen Vliegtechnische Zaken en Professionele Zaken.

De eindverantwoordelijke is de vicepresident, en één ander lid van het dagelijks bestuur heeft BIZ in de portefeuille. Dit DB-lid is voorzitter van de sectie.

Daarnaast bestaat de sectie uit het bestuurslid Beroepsinhoudelijk beleid en het bestuurslid Individuele belangenbehartiging.



Deze bestuursafdeling heet sinds de nieuwe bestuurstermijn 'Individuele belangenbehartiging (IB)', voorheen Professionele Zaken (PZ). Inhoudelijk is de afdeling hetzelfde gebleven. Samen met de afdeling VTZ (Vliegtechnische Zaken) valt IB nu onder een nieuwe tak: BIZ (Beroepsinhoudelijk Zaken). Hierdoor is de samenwerking met de afdeling VTZ en het dagelijks bestuur verbeterd. In de praktijk levert dit vaak sneller oplossingen voor bepaalde problemen of vraagstukken. De afdeling blijft een belangrijke pijler binnen de VNV.

IB houdt zich onder andere op strikt vertrouwelijke wijze bezig met individuele problemen van leden. Voorbeelden hiervan zijn een negatieve beoordeling, een disciplinaire zaak, of een lang- of kortdurend medisch probleem met eventuele arbeidsongeschiktheid tot gevolg.

Vanwege vertrouwelijkheid zijn de specifieke zaken niet te noemen in een jaarverslag. Soms haalt een zaak echter wel de media. Ook daar probeert de afdeling te bemiddelen om mogelijke schade voor leden te voorkomen.

TRAINING EN BEOORDELING (T&B)

De commissie T&B heeft een relatief druk jaar achter de rug. Dit hangt nauw samen met de hoeveelheid >>

Het is een van onze kerntaken om de vlieger goed te ondersteunen bij moeilijkheden in de training

Lees hier de
hele editie



Medische onderwerpen hebben weer een grote rol gespeeld



opleidingen bij KLM, Transavia, Martinair en ook TUI fly. Helaas waren er in 2019 veel beoordelingszaken. Dit heeft vrijwel altijd een flinke impact op de vlieger. Daarom is het een van onze kerntaken om de vlieger goed te ondersteunen bij moeilijkheden in de training. Verder proberen we een zo grondig, objectief en zuiver mogelijk, op maat gemaakte, oplossing te vinden voor de vlieger. Deze oplossing wordt helder geformuleerd zodat de vlieger en de maatschappij weten welke afspraken er met elkaar zijn gemaakt. Het voornaamste doel is om de vlieger weer op de lijn te krijgen en/of zijn carrièrestap te laten slagen. Dit is in het belang van de vlieger en van het bedrijf.

Verder hebben we het afgelopen jaar feedback mogen geven op verschillende trainingsaspecten die spelen bij de maatschappijen. Behalve dat we in onze commissie veel ervaring hebben met bijstand in beoordelingscommissies hebben we professioneel gezien ervaring als instructeurs/examinatoren. Met deze expertise geven we onder andere input op het mixed fleet flying en het nieuwe PCD (Pilot Career Development)-traject bij KLM. Feedback gaat direct naar de maatschappijen of naar de bestuursafdeling van de desbetreffende maatschappij binnen de VNV. Afsluitend is het belangrijk dat iedereen weet dat de afdeling Individuele Belangenbehartiging altijd voor haar leden klaarstaat, bij professionele problemen groot of klein.

AEROMEDISCHE COMMISSIE

Ook afgelopen jaar hebben medische onderwerpen wederom een grote rol gespeeld. Onderwerpen die ons allemaal raken, zoals recent het coronavirus, maar ook individuele medische zaken.

Elk jaar zijn er helaas meerdere collega's die hiermee te maken krijgen. De VNV is beschikbaar wanneer er behoefte is aan informatie of slechts een simpel gesprek. Vele vragen in 2019 konden eenvoudig beantwoord worden, maar zoals elk jaar zijn er ook langdurige re-integratietrajecten geweest.

Ook het dossier Diabetes heeft het afgelopen jaar veel aandacht gekregen. In 2019 hebben verschillende partijen besloten hun krachten te bundelen om vliegers met diabetes terug te krijgen in de cockpit. <<

De bestuursafdeling is onder meer actief in het promoten en bewaken van de vliegveiligheid in algemene zin. Belangrijke elementen hierin zijn Just Culture en de meldingsbereidheid van incidenten. Alle toebehorende commissies hebben een prominente rol in het realiseren van het bestuursbeleid: de VNV neerzetten als centrum van luchtvaartexpertise en de naamsbekendheid van de VNV handhaven of zelfs vergroten.

VLIEGTECHNISCHE ZAKEN

Nadat we in 2018 een aantal nieuwe commissieleden konden aannemen, stond 2019 in het teken van kennisoverdracht. Het werk van de VTZ-commissie is vaak een kwestie van lange adem en het is mooi om te zien hoe onze nieuwe collega's hun netwerk opbouwen en in korte tijd specialist zijn geworden op de verschillende dossiers.

Drones

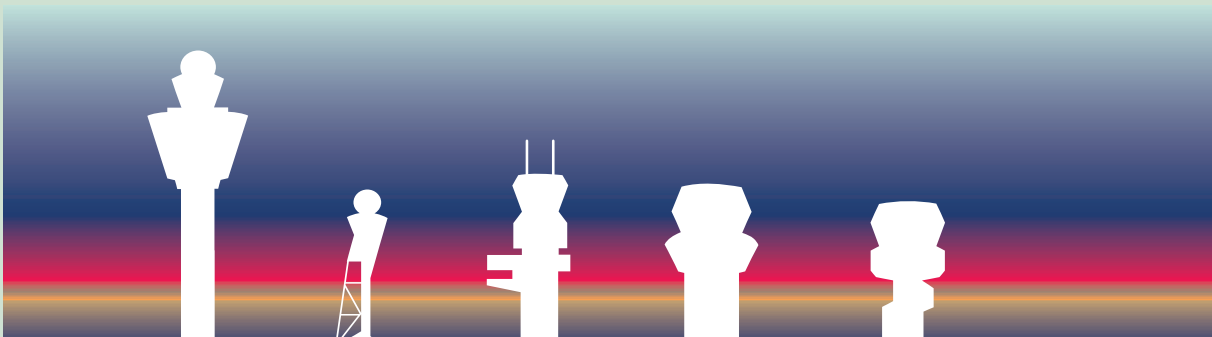
Ook in 2019 zagen we weer regelmatig dat luchthavens gesloten werden na het waarnemen van een drone. Dit leidde tot vertragingen en zelfs het noodgedwongen uitwijken van diverse vluchten. We blijven ons inzetten voor betere regelgeving rondom het veilig gebruik van drones.

B737-MAX

Na twee ongelukken waarbij veel doden vielen, was duidelijk dat er grote fouten zijn gemaakt bij ontwerp en certificering van dit toestel. Daarnaast ontbrak het aan een gedegen training voor de vliegers. Wij volgen de ontwikkelingen via ECA en IFALPA nauwgezet. Naar verwachting keert het toestel in de tweede helft van 2020 weer terug >>



Het werk van VTZ is vaak een kwestie van lange adem



Nieuw onderwerp is de wens om te vliegen met een kleinere cockpitbemanning

Lees hier de hele editie



in dienst, met een aangepast ontwerp en nadat de vliegers voldoende getraind zijn op de verschillen met de huidige generatie B737.

Reduced crew operations

Een nieuw onderwerp waar we de komende jaren nog veel van gaan horen, is de wens van fabrikanten en vliegtuigmaatschappijen om te vliegen met een kleinere cockpitbemanning. Door tijdens de kruisvlucht slechts één actieve vlieger in de cockpit te hebben, valt een enorme kostenbesparing te realiseren. Vanuit professioneel oogpunt valt hier natuurlijk veel op af te dingen. De commissie VTZ is daarom actief in de speciale ECA-werkgroep, reduced crew operations.

ACCIDENT INVESTIGATION

De AIG (Accident Investigation Group) bestaat uit leden van de verschillende aangesloten maatschappijen en heeft als doel om bij te dragen aan vliegveiligheidsonderzoeken en het monitoren van de vliegveiligheid in het algemeen.

Coördinator van Dienst (CVD)

Een van de taken van de AIG is het beheren van de CVD-telefoon. De Coördinator van Dienst is de eerste persoon die bij een incident of ongeluk de vliegers hulp biedt namens de VNV. Ook wordt deze telefoondienst gebruikt bij andere serieuze incidenten op de route, die niet direct gerelateerd zijn aan de vliegveiligheid. Een belangrijke taak, waar in 2019 meermaals gebruik van is gemaakt.

Flight data monitoring

De commissie AIG bewaakt het proces rondom flight data monitoring (FDM). Het gaat hierbij om zowel verplichte als vrijwillige animaties. De regels daaromtrent staan omschreven in de verschillende cao's. Het is altijd de bedoeling om van deze animaties te leren. In 2019 hebben 66 animaties plaatsgevonden bij de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Een aantal maatschappijen heeft aangegeven meer te willen doen met de flight data. Denk hierbij aan Evidence Based >>

Training (EBT), animaties op iPads en fuel-statistieken. Momenteel zijn deze zaken (nog) niet toegestaan, door afspraken die we eerder in de cao's hebben opgenomen. De AIG weegt bij deze verschillende aanvragen het kritisch nut en de noodzaak af en verleent alleen toestemming voor zaken die in het algemeen belang zijn van de vlieger. Daarbij zal ook het statutaire proces van de VNV gevolgd worden, via ledenraden of vliegervergaderingen.

Onderzoeken

De VNV is bij de meeste maatschappijen, geborgd middels de cao-afspraken, betrokken bij de reactieve vliegveiligheidsonderzoeken. In 2019 werden, verspreid over alle maatschappijen, veertien reactieve onderzoeken gestart. Bij een aantal maatschappijen is het aantal onderzoeken drastisch afgenomen en vervangen door animaties of proactieve en predicatieve onderzoeken. Ook hebben een aantal commissieleden actief bijgedragen aan onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). Ten slotte heeft de commissie bijstand verleend aan vliegers die betrokken waren bij onderzoeken van buitenlandse onderzoeksinstanties.

In 2019 werden veertien reactieve onderzoeken gestart

SECURITY

Van veel onderwerpen binnen de Security Commissie wordt regelgeving internationaal bepaald. Het is daarom van belang een goed internationaal netwerk te hebben. In 2019 zijn de nieuwere leden steeds meer betrokken bij internationale werkgroepen via ECA en IFALPA.

Unruly Passengers

De problematiek en overlast van unruly passengers blijft helaas gestaag groeien. De VNV zet zich in om nationaal concrete stappen te zetten om overtredende passagiers streng aan te pakken. Internationaal wordt ingezet op betere regelgeving die het mogelijk maakt passagiers ook daadwerkelijk

te kunnen vervolgen, onafhankelijk van waar ze van boord worden gehaald. Het in 2019 van kracht geworden Montreal Protocol 2014 (ook door Nederland geratificeerd) is weer een stapje dichterbij gekomen.

Overvliegen van conflictgebieden

Het verzamelen en tijdig delen van informatie tussen overheden en maatschappijen blijft een punt van aandacht. De VNV zet nog immer in op het geven van de verantwoordelijkheid aan de overheid over het actief inwinnen van inlichtingen over conflictgebieden waar Nederlandse luchtvaartuigen overheen vliegen. Daarnaast zet de Security Commissie zich in om bij de risico-inschattingen die worden gemaakt meer operationeel inzicht te betrekken.

De problematiek en overlast van unruly passengers blijft helaas gestaag groeien

JUNIORE VLIEGERS

2019 was een jaar met veel cockpit-aannames bij verschillende bedrijven. Ook de vliegscholen werven veel nieuwe studenten. De Commissie Juniore Vliegers is bij de KLM Flight Academy, EPST, AIS Flight Academy en tot slot bij de nieuwe opleiding van Transavia op bezoek geweest voor de meest actuele opleidingsstatus en traject-informatie. Hiermee hebben we de teksten van de website www.wordpilot.nl een update kunnen geven.

Ook stonden we op de jaarlijkse beroepenmarkt voor de luchtvaart om geïnteresseerden te informeren over de voor- en nadelen van ons beroep. <<



AVZ

Voor de sectie Arbeidsvoorwaardelijke Zaken (AVZ) geldt dat de negen afdelingen worden vertegenwoordigd door de bestuursleden van de afdelingen eventueel aangevuld met AVZ-specialisten. Naast het bestuurslid vicepresident die eindverantwoordelijk is, behoort voor twee leden van

het dagelijks bestuur AVZ tot hun portefeuille.

Er zijn zeven bestuursafdelingen bestaande uit negen afdelingen. De bestuursafdeling bestaat uit het bestuurslid van die afdeling (voorzitter BA) en de overige actieve vliegers

(medewerkers BA).

Voor de bestuursafdeling KLM en KLM/FA is één bestuurslid aangesteld en de maatschappijen CHC HN en NHV worden gebundeld in de bestuursafdeling Helikopterzaken, ook onder leiding van één bestuurslid.

In 2019 passeerden veel verschillende dossiers de revue binnen de KLM-bestuursafdeling.



Opstarten cao-traject

Met een aflopende cao in juni 2019, werd in het voorjaar afgetrapt met een nieuw medium om de wensen van de vliegers te inventariseren: de enquête. Middels meerdere uitgebreide surveys konden vliegers wensen en voorkeuren aangeven, waarbij ze soms gedwongen werden om lastige voorkeuren voor bepaalde arbeidsvoorwaarden tegen elkaar af te wegen. Het resultaat was een helder beeld van de wensen van de vliegers, waarmee de onderhandelingsdelegatie aan de slag kon.

Regelingen protocol 2018-2019

Terwijl de voorbereidingen voor de cao-onderhandelingen begonnen, werden in het voorjaar ook nieuwe platforms en afspraken voortkomend uit het cao-protocol 2018-2019 gelanceerd. Zo ging VacChange live en op de Boeing 777/787 en Airbus-divisie werd de nieuwe digitale Verzoekenregeling ICA in werking gesteld. Daarnaast kreeg de instructeursvertegenwoordiging invulling met het aantreden van Tom Huisman binnen de KLM BA. Last but not least werd een eerste inventarisatie onder de vliegers gedaan naar ideeën en denkrichtingen over een nieuwe RVL.

Cao-onderhandelingen

Medio mei heeft het bestuur op basis van de cao-enquête, e-mails van vliegers, infosessies en ledenraadsvergaderingen de insteek voor het cao-traject met de vliegers gedeeld. Na een woordvoerdersoverleg en een eerste onderhandeling werd al snel duidelijk dat KLM de kaarten tegen de borst hield. In het multilateraal overleg met de collega-

bonden weigerde KLM concreet te worden over haar insteek voor nieuwe cao's. Wanneer KLM eindelijk toch concreet wordt, blijkt er een grote kloof tussen de verwachtingen van de werkgever en werknemers. Uiteindelijk klapt op 11 juli het multilaterale overleg, waarmee de beoogde deadline van de zomervakantie 2019 verstrijkt.

Oprichting AIT en zomerperiode

In navol van het klappen van het cao-traject wordt in augustus, na de oproep vanuit de KLM-ledenraad, een AIT opgericht. Het AIT zal de nodige druk moeten opvoeren om KLM alsnog richting de wensen van de vliegers te bewegen.

In augustus wordt een AIT opgericht

Tijdens de warme zomerweken van eind juli en augustus wordt het even stil op cao-gebied. In deze periode vindt de laatste ophoging van de pensioenleeftijd plaats, resulterend uit het cao-akkoord 2015-2017. Daarnaast dreigt de Flexproef in de gevarenzone te komen, waardoor uitvoerige communicatie volgt over het belang van aanmelding voor de Flexproef op ICA.

Hervatting cao-overleg

Na de zomervakantie vinden de bonden zich opnieuw met KLM aan tafel. KLM is eind augustus met een nieuw bod gekomen. Ondanks een aanhoudende kloof tussen KLM en het multilaterale verbond, grijpen de bonden het bod aan >>



In de ICA-verzoeken-regeling worden meerdere problemen geconstateerd



om de onderhandelingen opnieuw op te starten.

Op 15 september informeert de VNV haar leden dat KLM een eindbod op loon heeft gedaan en toetst het bod tegen de cao-insteek en verwachtingen van de leden. Twee weken later volgt het heugelijke nieuws dat het multilateraal verbond met KLM tot een principeakkoord is gekomen. Op 2 oktober verstuurt de VNV een Airmail extra met daarin de volledige inhoud van het principeakkoord.

Evaluatie verzoekenregeling

Terwijl de VNV wacht op de ledenraadsvergadering waarin het principeakkoord ter stemming gebracht wordt, gaat ook het andere werk onverminderd door. Zo wordt een eerste evaluatie van de ICA-verzoekenregeling gedaan, waarin meerdere problemen en verbeterpunten worden geconstateerd. De VNV en KLM leggen zich erop toe om deze problemen aan te pakken.

Ratificatie cao

In de ledenraadsvergadering van dinsdag 5 november worden drie moties ter stemming gebracht.

- Motie 22-2019 behelst het principeakkoord.
- Motie 23-2019 was het Protocol Omgang en structurering van lopende vliegerzaken (Crewbids-protocol).
- De spoedmotie 25-2019 ging over de (productie) verhoudingen tussen KLM en Air France.

Alle drie de moties werden ruimschoots aangenomen, waarmee onder andere de nieuwe cao een feit was. Het was een intensief onderhandelingstraject, waarna een periode van relatieve rust moet volgen.

Afsluiting 2019

De afsluiting van het jaar 2019 laat vorderingen zien op meerdere dossiers. Zo worden er infosessies gehouden over de RVL-werkgroep, wordt er onderzoek gedaan naar een groene private lease-constructie, indelingsverbeteringen voor instructeurs worden doorgevoerd en een technische enquête naar de ervaren geluidsbelasting op de Boeing 777/787 wordt uitgezet. Eind 2019 neemt Thomas Luijten na jaren inzet afscheid van de KLM-bestuursafdeling; hij wordt opgevolgd door Marijn Beck. <<

In 2019 heeft de bestuursafdeling Transavia zich beziggehouden met vele verschillende taken, onderwerpen en dossiers. In maart 2019 treedt Daan Hoelen toe tot de bestuursafdeling.

In januari wordt in de ledenraad afgetrapt met de wens van Transavia om tot een nieuwe WRR te komen. Het bedrijf heeft die wens in projectvorm gegoten, waarbij de VNV constant in de loop gehouden zal worden. Daarnaast werd het opleidingsprogramma besproken met het bedrijf en zijn er afspraken gemaakt over hotelovernachtingen bij het uithelpen op een ander meldstation.

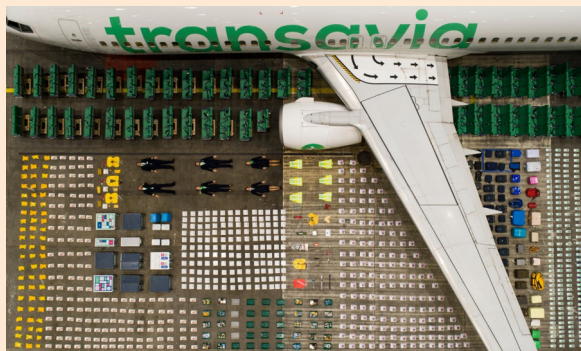
Pensioen

Een van de grootste dossiers in de bestuursafdeling Transavia is de ouderdagsvoorziening voor de Transavia-vlieger. In januari wordt het informatietraject ‘pensioen’ opgestart. Op 5 februari volgt een speciale infosessie met input van de Van Eekhout Groep. Duidelijk wordt dat er een grote vraag is naar de juiste informatie over de verschillende regelingen. Ook zet de bestuursafdeling zich in om samen met uitvoerder BeFrank tot verbeterde maatwerkconstructies voor de vliegers te komen.

In juli volgt een nota over pensioenen in de ledenraad. Ondersteund door pensioenspecialisten, wisselt het bestuur met de ledenraad van gedachten. Input uit de ledenraad en contact met vliegers levert zoveel materiaal, dat er in augustus een toegespitste ‘pensioen-enquête’ gehouden wordt onder alle Transavia-leden. De resultaten van deze enquête worden in september met de ledenraad besproken, waaruit vervolgens een insteek voor het ophanden zijnde pensioenoverleg wordt bepaald.

Cao

Naast actualisatie van de lopende cao, wordt ook veel tijd besteed aan het voorbereiden van het komende onder- >>



Het pensioen vormt een van de grootste dossiers van de bestuursafdeling

Lees hier de hele editie



Veel tijd wordt besteed aan het voorbereiden van het onderhandelingstraject

Lees hier de
hele editie



handelingstraject. Middels drie enquêtes, waarvan er één specifiek over pensioenen, worden de wensen en ideeën van vliegers nauwkeurig in kaart gebracht. In september 2019 vinden de eerste woordvoerdersoverleggen plaats, waarbij per onderwerp wordt geïnventariseerd wat de wensen van het bedrijf en de vliegers zijn. Eind 2019 starten de eerste formele cao-overleggen, die in het voorjaar van 2020 vervolg krijgen.

Moties en protocollen ledenraad

In 2019 zijn in de ledenraad meerdere moties en protocollen de revue gepasseerd. Zo werd met positief gevolg gestemd over de motie omtrent Wet WIEG (vaderschapsverlof) en deeltijd. Een motie over een tijdelijke standplaats op Rotterdam wordt door het bestuur wegens onhaalbaarheid ingetrokken. Dit betekent dat uitgewerkte kaders en overeenkomsten met het bedrijf helaas geen doorgang kunnen vinden.

In oktober roept de ledenraad de bestuursafdeling op om de werkafpraak '2-keer-opeenvolgend-6-daagse-werkperiode' te formaliseren middels een cao-protocol. Het protocol sneuvelt echter bij de stemming, waardoor teruggevallen moet worden op de cao-conforme uitvoering. Met name voor de deeltijdvliegers pakt dit niet altijd gunstig uit, waarmee het laatste woord over dit onderwerp nog niet gezegd is. <<

**Een motie over een tijdelijke
standplaats op Rotterdam
wordt wegens onhaalbaarheid
ingetrokken**



De bestuursafdeling Martinair trapt het jaar in volle vaart af. Het cao-overleg loopt al sinds herfst 2018 en partijen zijn elkaar dicht genaderd. Reeds half januari volgt witte rook, een principeakkoord is gesloten! In infosessies op 25 januari en 1 februari worden de leden bijgepraat over de inhoud van het principeakkoord.

Hoofdpijnen van het principeakkoord zijn:

- Looptijd 2 jaar
- Loonsverhoging
- Ophoging van de pensioenrichtleeftijd van 56 naar 58 jaar
- Aandacht voor de effecten van ophogen voor First Officers
- Her-indiensttreding van vier vliegers
- Enkele afspraken rondom WRR, daggeld, vakantie- en vergaderregeling

Middels een schriftelijke stemming kregen alle Martinair-vliegers de mogelijkheid om te stemmen over het voorliggende cao-protocol. In maart is de uitslag binnen: het principeakkoord wordt geratificeerd met 82 procent voor en 18 procent tegen. Daarmee is de nieuwe cao een feit, die zal gaan lopen tot 31 december 2020.

Met het vroeg afsluiten van de cao in het jaar 2019, kijkt de bestuursafdeling terug op relatief rustig rest van het jaar. >>

**Het principeakkoord
is geratificeerd met
82 procent voor en 18
procent tegen**

LUCHTVAART
NIEUWS.NL

**ANDERE RECHTER KIJKT NAAR
ONTSLAG MARTINAIR-PILOTEN**

SCHIPHOL - Een andere rechter gaat opnieuw een oordeel vellen over het ontslag van piloten van Martinair na de overgang van Martinair naar KLM. Dat is het oordeel van de Hoge Raad. Die vernietigde een arrest van het gerechtshof van Amsterdam van mei 2018.



**Met name in het
schemaoverleg
passeren in 2019 nog
vele onderwerpen de
revue**

Door regelmatig te blijven overleggen met Martinair houdt de bestuursafdeling de vinger aan de pols voor wat betreft cao-aangelegenheden en ziet de afdeling tot haar genoegen tijdens de looptijd van de cao ontslagen collega's terugkeren.

Perspectief First Officer

Met de cao-onderhandelingen achter de rug komt er ruimte voor onderzoek naar mogelijkheden om de Martinair First Officers perspectief te bieden op het vliegen in de linkerstoel. In het voorjaar wordt een interne werkgroep gevormd, genaamd 'Perspectief First-Officer'. In lijn met het aangenomen protocol wordt begonnen met invulling te geven aan de inspanningsverplichting om een detachering bij Transavia te faciliteren. De regeling wordt echter door de Transavia-ledenraad tegengehouden. Wat de VNV betreft een gemiste kans voor vliegers van beide bedrijven om op vrijwillige basis bij elkaar 'in de keuken te kijken'. In navolging hiervan richt de werkgroep zich op interne mogelijkheden. In september volgt een overleg met het bedrijf waar verschillende (juridische) haken en ogen met elkaar besproken worden. Het project krijgt vervolg in 2020.

Geactualiseerde cao en overlegstructuur

In mei van 2019 wordt de cao van 2017-2018 geactualiseerd. Middels een schriftelijke stemming wordt deze geaccordeerd. In het najaar van 2019 volgt ook actualisatie van de nieuwe cao (2019-2020). De ratificatie door de leden moet nog plaatsvinden.

Nadat in juni gesproken is over de overlegstructuur wordt met Martinair afgesproken dat voortaan als overlegstructuur wordt gehanteerd:

1. **Schemaoverleg** – Geen besluitvorming wel eventueel ter voorbereiding van formeel overleg.
2. **Operationeel overleg** – Informatief tussen Flight Operations en de bestuurder Martinair.
3. **Formeel overleg** – Besluitvormend alsmede cao-overleg.

Met name in het schemaoverleg passeren in 2019 nog vele onderwerpen de revue. Zo wordt onder andere gesproken over de systematiek voor vaststelling van schematijden, onderbouwing van vertrektijden ex AMS, AVG-wetgeving en variabele cost index-vliegen. <<

De bestuursafdeling TUI fly heeft in het jaar 2019 een breed scala aan onderwerpen voorbij zien komen. In januari 2019 is William Soesbergen toegetreden tot de bestuursafdeling TUI fly. Jelmer Bosma maakte in maart de overstap naar KLM, waardoor hij afscheid moest nemen van de bestuursafdeling. Thomas van den Heuvel heeft de bestuursafdeling TUI fly verlaten en is in december vervangen door Tiddo de Haas.

Protocol 'Upgrade'

Het jaar begon met de behandeling van het protocol 'Upgrade' in een vliegervergadering. Middels een digitale stemming konden de leden hun stem uitbrengen op het protocol. Omdat het betrekking heeft op de arbeidsvoorwaarden van de vliegers, moest de statutaire tweederde meerderheid gehaald worden. Met 83 stemmen voor en 47 stemmen tegen werd deze helaas niet gehaald, waardoor de inhoud van het protocol niet geïmplementeerd kon worden.

Caο-overleg

Meest vooraanstaande onderwerp in 2019 was de caο-onderhandeling. De bestaande caο liep tot 1 oktober 2019 en de VNV had als wens om voor deze datum tot een hernieuwde caο te komen. Om deze reden werd voortvarend begonnen met de inventarisatie van de wensen van de vliegers. In maart zijn de vliegers opgeroepen om hun wensen kenbaar te maken via de caο-mailbox. Om een nog beter beeld te krijgen van de wensen van de vliegers werd in mei een caο-specifieke enquête verstuurd. Meer dan de helft van TUI-leden nam deel aan de survey, waardoor de bestuursafdeling zeer heldere input kreeg voor het komende traject.

In juni communiceert TUI fly echter het caο-overleg te willen opschorten vanwege gebrek aan mankracht. Dit gebrek werd volgens het bedrijf veroorzaakt door de operationele problemen met de Boeing 737-MAX. Na veel aandringen



van de VNV en met oplopende spanning, wordt uiteindelijk in augustus voortvarend gestart met de onderhandelingen. Daarna gaat het vlot. Het bedrijf en de bestuursafdeling weten elkaar in de onderhandelingen te vinden, waardoor begin oktober een akkoord op hoofdlijnen wordt gesloten. Na de uitwerking volgen infosessies, waarbij in een vliegervergadering het uitgewerkte protocol nog een verduidelijking (amendering) uit de zaal meekrijgt. Het geamendeerde protocol wordt uiteindelijk middels een schriftelijke stemming met een overweldigende meerderheid aangenomen.

Begin oktober wordt een akkoord op hoofdlijnen gesloten

Na wat verwarring bij TUI fly over de statutaire gang van zaken bij de VNV, wordt ook de amendering aangenomen, waarmee de nieuwe caο een feit is. In december volgt nog een laatste tekstuele aanpassing, die in protocolvorm aangenomen wordt middels een schriftelijke stemming. Daarmee wordt uiteindelijk rond de jaarwisseling het caο-traject afgerond. <<



Het jaar 2019 stond voor easyJet in het teken van de in 2018 reeds opgestarte cao-onderhandelingen. Al in het voorjaar van 2019 blijkt de bestuursafdeling terug op een lang traject met moeizame vooruitgang.

In februari 2019 is de maat voor de VNV vol. In het VNV-persbericht van 22 februari 2019 deelt het bestuur het volgende mede:

“Na maanden van vruchteloos onderhandelen over een nieuwe cao heeft het Dagelijks Bestuur van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) besloten om een Actie Informatie Team (AIT) op te richten, met als doel acties voor de in Nederland gevestigde easyJet-vliegers te gaan voorbereiden.”

Na aanhoudende druk vanuit de VNV komt er uiteindelijk schot in de zaak, waarna op 2 juli 2019 een principeakkoord bereikt wordt.

Het principeakkoord

Het principeakkoord behelst een flink pakket aan afspraken, die gezamenlijk een groot deel van de kloof met arbeidsvoorwaarden op andere bases dichten. Op hoofdlijnen worden er over de volgende onderwerpen verbeteringen afgesproken:

- Loyalty Pay
- Roosters en deeltijd
- Salaris
- Positioning
- Day Off Payment
- Doorbetaling bij ziekte/arbeidsongeschiktheid
- Verenigingsdagen
- Variabel salaris bij vakantieverlof
- Zwangerschapsverlof
- Partnerverlof
- Werk- en rusttijden
- Reiskostenvergoeding
- Belastingvrije vergoedingen
- VNV-contributie



Na het sluiten van het principeakkoord is de onderhandelsdelegatie nog eenmaal teruggeweest naar easyJet om een aantal punten op de i, in de protocolteksten te krijgen. Op 24 augustus 2019 wordt het principeakkoord aan de easyJet-vliegers voorgelegd in een vliegervergadering. Gezien de grote opkomst en de representatieve afspiegeling in de zaal, worden de teksten direct in de vliegervergadering ter stemming gebracht. Met een positieve stemming is de nieuwe cao een feit.



Cao-actualisatie

De laatste maanden van 2019 is met name gewerkt aan de actualisatie van de cao-teksten. Helaas loopt deze actualisatie vertraging op vanwege ziekte aan de kant van easyJet. Dit krijgt daarom in 2020 een vervolg.

ePG

Gedurende het jaar is de bestuursafdeling ook enkele keren aanwezig geweest bij easyJet Pilot Group (ePG)-bijeenkomsten. Belangrijkste topic is daarbij het nieuwe base transfer protocol. Helaas weet de ePG in dit dossier slechts langzaam progressie te boeken, voornamelijk door de houding van het easyJet management. Ook het base transfer protocol krijgt vervolg in 2020. <<

CHC HN

2019 was eigenlijk een onbewogen jaar. In het eerste deel van het jaar hebben de VNV en CHC, na de wisseling van de Base Manager op Den Helder, een aantal constructieve gesprekken gevoerd. Er is veel gesproken over doorvliegen, de mogelijkheden om copiloten te promoveren zonder economische noodzaak en de wijze waarom invulling gegeven zou moeten worden aan Bijlage 13. En toen kwam CHC corporate met een onverwachte wens op tafel. CHC Den Helder zou 5 tot 10 procent moeten besparen om het hoofd boven water te kunnen houden.

De leden zijn zeker niet blind voor de situatie op Den Helder en de uitdagingen waar CHC voor staat. Maar zo'n grote bezuiniging, daar moet een goede onderbouwing met stevige argumenten voor komen.

Onderzoek

Met hulp vanuit het expertiseplatform Financieel Economische Analyse hebben we globaal de cijfers bekeken. De conclusie was dat er inderdaad meer en dieper onderzoek nodig was door een gespecialiseerde partij. Na het opvragen van een aantal offertes heeft de VNV aan CHC laten weten dat zij pas verder zou praten over zulke drastische bezuinigingen, als PwC een onderzoek naar de noodzaak binnen CHC HN zou hebben uitgevoerd.

Vervolgens is de tweede helft van 2019 erg rustig verlopen op het gebied van de onderhandelingen. Partijen zijn voor de einddatum niet tot nieuwe cao-afspraken gekomen.

NHV

In het voorjaar van 2019 liggen de VNV en NHV met elkaar op ramkoers. Het blijkt lastig om NHV aan de overlegtafel te krijgen. In februari wijzigt dan toch de opstelling van het bedrijf. De komst van een nieuwe HR-directeur lijkt hieraan bijgedragen te hebben. De VNV reageert uiteraard positief en accepteert de handreiking tot overleg.

De voorbereiding van het overleg werd bemoeilijkt door NHV, dat weinig tot geen bedrijfsgegevens aan de delegatie wilde voorleggen. >>



**En toen kwam CHC
met een onverwachte
wens op tafel**

Lees hier de
hele editie





LUCHTVAART NIEUWS.NL

02/10/2019 **SAR helikoptervliegers gaan actievoeren** BADHOEVEDORP - SAR-helikoptervliegers van NHV in Den Helder gaan actievoeren. Dat kondigt pilotenbond VNV aan. Het helikopterbedrijf is niet ingegaan op de deadline van de VNV om duidelijkheid te bieden over een cao-traject.



Wanneer op 20 februari de onderhandelingen van start gaan, blijken er direct zorgen te zijn over hernieuwing van contracten bij verschillende klanten van NHV. In mei blijkt dat het Wintershall-contract niet verlengd wordt. Daarmee wordt de toekomst voor de olie- en gasvliegers van NHV steeds onzekerder.

Sociaal plan

Op vrijdag 5 juli wordt de opzet voor een afvloeiingsplan richting NHV verstuurd. Dit is nodig naar aanleiding van het verlies van de werkgelegenheid op het gebied van olie en gas. De onderhandelingen over afvloeiing gaan echter langzaam en een Actie Informatie Team wordt opgericht. Na een mondelinge overeenkomst op 30 juli, blijkt later dat de NHV-directie op een aantal vlakken toch niet akkoord kan gaan. Uiteindelijk komt de VNV met de NHV in september een sociaal plan overeen. De vliegers van NHV stemmen in met het plan voor de collega's wier functies na 1 januari 2020 zullen verdwijnen. De acties met betrekking tot een cao voor de overblijvende Search and Rescue (SAR)-vliegers gaan onverminderd door.

In oktober wordt via een stakingsactie de druk op NHV opgevoerd. In navolging hiervan doet NHV een toezegging om de lonen per 1 januari 2020 te verhogen met 2,6 procent. Daarnaast committeert NHV zich aan het komen tot een vernieuwde cao.

In het najaar doemen er echter opnieuw donkere wolken op voor NHV. De minister van I&W heeft een onderzoek aangekondigd naar de levering van SAR-diensten in Nederland en de verlenging met maximaal twee jaar van ook dit contract wordt onzeker. Daarnaast heeft het bedrijf waarvan de ambulanceverpleegkundigen worden ingehuurd het contract per 1 juni 2020 opgezegd.

Er worden data afgesproken waarop in het voorjaar van 2020 nieuw cao-overleg zal plaatsvinden. Tijdens de eerste overlegmomenten blijkt echter dat NHV het door de VNV voorgestelde cao-raamwerk behoorlijk wil aanpassen ten nadele van de werknemers. Dit nog altijd tegen een achtergrond dat niet zeker is of de SAR-operatie na 1 juni 2020 nog voortgezet zal worden. <<



Marc Dubbeldam
voorzitter ledenraad

Stevige debatten



Jephthe Lafour
vicevoorzitter ledenraad

2019 was een bewogen jaar voor zowel de Transavia- als KLM-ledenraad. Een veelheid aan onderwerpen zijn de revue gepasseerd, waarbij er stevig werd gedebatteerd en daarbij ook de confrontatie met het bestuur niet uit de weg werd gegaan. Wel hadden beide kanten van de zaal ook oog voor de relatie, hetgeen essentieel is om tot een gezonde en gedragen besluitvorming te komen.

KLM-ledenraad

Bij KLM stond het grootste gedeelte van het jaar in het teken van de cao-onderhandelingen, waarbij in november een akkoord werd gesloten. In dit akkoord is een flinke plus voor de KLM-vlieger afgesproken, hetgeen leidde tot brede gedragenheid binnen de raad. De raad heeft in deze niet alleen controlerende rol gepakt, maar ook hield ze het bestuur op de hoogte van wat er speelde onder de leden. Dit kwam vooral tot uiting in augustus middels de initiatiefmotie waarin het bestuur werd opgeroepen een AIT op te richten. Hiermee liet de raad zien dat ze een constructieve houding van KLM verwachtte in het cao-traject en de VNV-delegatie volledig steunde.

Naast de cao-onderhandelingen speelden ook andere grote onderwerpen een rol. De productieverhouding tussen Air France en KLM blijft voor de raad en het bestuur een punt van zorg. Dit dossier zal dan ook in 2020 een heet hangijzer worden.

Transavia-ledenraad

Voor de Transavia-ledenraad was het een enerverend jaar. Op het oog lijkt het wellicht of er weinig speelde, echter niets is minder waar.

Vooral het onderwerp pensioen, zeker in aanloop naar de cao-onderhandelingen van 2020, vormde aanleiding voor heftige discussies waarbij de raad haar rol als verbindings-schakel tussen bestuur en leden maximaal heeft vervuld. De gemoederen liepen hierbij hoog op. Dit zorgde wel dat de weg naar ingrijpende en nodige veranderingen in de pensioenregeling van de Transavia-vlieger vrijgemaakt werd. Het bestuur, de cao-onderhandelingsdelegatie en de ledenraad zetten hier in 2020 samen de schouders onder.

2020 zal voor de Transavia-ledenraad dan ook vooral in het teken staan van het pensioendossier in combinatie met cao-onderhandelingen, er is dus genoeg werk aan de winkel!

