

December 2016

opdeboek

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



**Buigen of
breken**

**Geknabbel aan
heilig huisje**

Bewijzen wie je bent

BUY TICKETS NOW

VNV.NL/HOME-SWEET-HOME

Home ✈
SWEET·HOME
festival

**ZATERDAG 11
MAART 2017**



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

**KROMHOUTHAL FOODTRUCKS
AMSTERDAM ENTERTAINMENT
FOOD&DRINKS
LIVE COOKING FEEST**



Noviteiten

Steven Verhagen, @VNVPresident

Zoals in ieder jaar waarop teruggekeken wordt zijn er zaken die eruit springen. Dit jaar zijn dat in positieve zin in ieder geval de cao bij easyJet en het begin van het collectieve aandeelhouderschap voor de KLM-vliegers in Air France-KLM middels de oprichting van de Stichting SPAAK die het collectieve beheer op zich neemt. Het pensioenconflict met KLM is daarentegen een enorme dissonant. Eigenlijk hebben we in alle drie de gevallen met een noviteit te maken.

De easyJet-vliegers hadden nog geen cao toen de basis in Nederland van start ging. Een lang proces van onderhandelen en uiteindelijk actievoeren is ervoor nodig geweest om het management te overtuigen van de noodzaak van een redelijke cao. Moed en doorzettingsvermogen van de easyJet-leden zijn nodig geweest om in deze moeilijke tijd gezamenlijk op te trekken om een gemeenschappelijk doel effectief na te streven. Collectiviteit is daarbij het sleutelwoord. Alleen op die wijze is behoud of verbetering van arbeidsvoorwaarden met oog voor het bedrijfsbelang nog mogelijk, is mijn stellige overtuiging. Daar is dit proces rondom de easyJet-cao een goed voorbeeld van!

Ook een noviteit was een groot arbeidsconflict met KLM. Met de opzegging van het pensioenprotocol en de uitvoeringsovereenkomst, die door ons overigens betwist werd, is de knuppel halverwege het jaar in het spreekwoordelijke hoenderhok gegooid. Toen een tribunaal op 30

november ook nog aangaf dat KLM het pensioen voor de vliegers conform cao in het Pensioenfonds Vliegend moet opbouwen ontstond helemaal een vreemde situatie. Mijn constatering is dat het conflict voortkwam uit een gebrek aan wederzijds vertrouwen. Bij KLM omdat zij meende dat wij niet serieus over een nieuwe ge-de-riskte pensioenregeling (hebben) willen praten en bij ons omdat KLM een duurovereenkomst heeft opgezegd en buiten ons om een nieuw pensioenfonds heeft willen opstarten via de OR.

Inmiddels heeft intensief overleg na fors toegenomen spanning tussen partijen geleid tot een oplossing waar beide partijen mee uit de voeten kunnen en die de basis zal moeten vormen tot herstel van vertrouwen. Van daaruit kunnen we weer vooruitkijken.

Een positieve uitschieter is de levering van de eerste tranche aandelen op 12 december aan de Nederlandse Stichting SPAAK. Voortkomend uit de cao-afpraak van 2015 beheert deze speciaal opgerichte stichting het collectieve AFKL aandelenkapitaal en belangrijker het aandelenstemrecht van de KLM-vliegers. De vliegers kunnen geen individuele aanspraak maken op de aandelen, maar de stichting kan wel namens het collectief als aandeelhouder invloed uitoefenen op het bedrijf en als zodanig de belangen van de KLM-vliegers behartigen. De parallelle doelstelling, te weten het bewaken van de continuïteit van KLM, is daarbij belangrijk. Uiteraard realiseren we

ons dat die twee belangen in hoge mate met elkaar verbonden zijn. Voor zover wij weten is er geen pilotencollectief wat op deze manier invloed heeft gebundeld. Er heeft heel veel werk van VNV-(bestuurs)leden en extern specialisten alsmede ook van KLM-medewerkers ingezet om dit voor elkaar te krijgen. Waarbij zoals zo vaak de werkzaamheden op het laatste moment onder hoge tijdsdruk hebben moeten plaatsvinden.

Ook volgend jaar zullen er ongetwijfeld weer zaken zijn die eruit gaan springen. Al was het bijvoorbeeld maar omdat het einde van alweer een bestuurstermijn in zicht is. Er zullen zich weer nieuwe uitdagingen, kansen en bedreigingen voordoen. Het geeft absoluut een onbevredigend gevoel het jaar te moeten uitluiden met een conflictsituatie met de werkgever van het grootste aantal leden. Ik schrijf echter de hoop uit dat we volgend jaar een nieuwe vertrouwensbasis kunnen vinden om in gezamenlijkheid te kunnen bouwen aan een mooie toekomst voor de Nederlandse luchtvaart.

Tot slot nog een positieve noviteit: houdt uw agenda leeg voor 11 maart. Dan is het Home Sweet Home festival in plaats van het gebruikelijke tussenfeest. Een nieuw concept en ik ga ervan uit velen van u daar te kunnen begroeten!

Ik wens u allen hele fijne kerstdagen en een goede jaarwisseling!

inhoud december 2016

- 01. steevast
- 03. voorwoord
- 04. buigen of breken
- 09. portret
- 10. uit het nieuws geplukt
- 12. bewijzen wie je bent
- 14. geknabbel aan het heilig huisje
- 17. brief uit buenos aires
- 18. de rode scooter
- 19. van het bestuur
- 26. hamerslag
- 27. van de ledenraad
- 28. publicaties



04

buigen of breken



09

portret



12

bewijzen wie je bent



18

de rode scooter



Foto: Tim Stet

Geen stress

Francis van Haaff
hoofredacteur

Dacht ik dat ik me zo raar voelde door de stress, blijkt het een bore-out te zijn! Dit artikel over stress en het gebrek aan stress kan zo de literatuur van het vak 'fypsy' in. Nog even en we vragen in de crewbriefing hoe het met ieders cortisol is gesteld.

Deze week kwam een vlieger in zijn eentje naar de infosessie van easyJet. Zijn collega's waren al geweest. Zelf je laten informeren over cruciale arbeidsvoorwaarden die vastgelegd worden voor een tijdje, dat is inzet, maar dat is ook verantwoordelijkheid. Deze individu weet hoe hij staat in de afspraken die met iedereen zijn gemaakt en voor iedereen zijn gemaakt.

Hoe is dat bij de KLM-vlieger? Weet de co en co-co die een paar jaar in dienst is al voldoende over zijn cao? En is de vlieger die al langer in dienst is nog even betrokken bij zijn arbeidsvoorwaarden? Hoe komt het dat sommige ledenraadsgroeperingen niet de voltallige vertegenwoordiging hebben? Zeg, RLS klas 88-1, moeten wij onze oren laten hangen naar de nukken van een enkele klasgenoot? Meld je aan voor de ledenraad!

Het artikel over het smokkelen met identiteiten beveel ik aan. Meer dan bij mensen die minder reizen dan wij

is dit voor ons van belang. We weten door dit artikel hier net iets meer van wanneer er bij ons iets gebeurt met een crewlid of onszelf.

Dit jaar kwamen bij KLM werkgever en werknemer meer dan ooit tegenover elkaar te staan. Tot zelfs in de rechtszaal. Omdat er veel vragen waren over hoe dit bij de vliegers zo is gekomen, wilden we proberen onze vinger te leggen op de ruzie. Het waarom van het opzeggen van de uitvoeringsovereenkomst.

Voor volgend jaar heeft de redactie de wens ook te kunnen laten zien hoe individuele leden geholpen worden door de VNV. Leden beseffen vaak niet hoe belangrijk het kan zijn niet bij voorbaat de underdog te zijn bij een probleem met gezondheid of bij een ander facet van het brevet. De afdeling Professionele Zaken van de VNV zal, weet ik, altijd integer met de belangen van ieder lid afzonderlijk omgaan. Toch heb ik wel eens gezien dat sommigen professionele bijstand geringschatten. De mensen met hulp die weer goed op de bok zitten zullen dit vast beamen.

Het meeste werk van de VNV gaat inderdaad uit naar de arbeidsvoorwaarden van elke maatschappij. Wie door het gebouw liep dit jaar zag verhoogde activiteit. Aan het eind van het jaar verdienen de specialis-

ten, de onderhandelaars, de bestuurders en de raadsleden bewondering. Dit jaar veranderden de feiten en de mogelijkheden steeds opnieuw. Het leidt hopelijk spoedig tot rust in de tent en brede consensus, ook bij managers aan werkgeverskant.

In het nieuwe jaar 2017 zou het toch weer moeten lukken op alle fronten te alliiëren met elke werkgever.

colofon

**Maandblad van de Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers**
Opgericht 1929
Medegrondlegger van IFALPA

Adres
Dellaertlaan 61
Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp
telefoon +31(0)20 449 8585
www.vnv.nl

Redactie
odb@vnv.nl
Francis van Haaff (KLM) - hoofdredacteur
Herma Flipsen - eindredacteur en opmaak
Michael van Baaren (KLM)
Jochem Baas (KLM)
Wouter Brandt (KLM)
Elie El-Hage (KLM)
Kevin Flikweert (KLM)
Pim Lamers (KLM)
Gert-Jan Vegter (KLM)
Nick Vording (KLM)

Omslag
Tim Stet en Nick Vording

Aan dit nummer werkten mee
Jephte Lafour en Lionel Wille

Dagelijks bestuur
Steven Verhagen (KLM) - president
Arthur van den Hudding (KLM) - vicepresident
Frank Nauta (KLM) - secretaris
Ruud Stegers (KLM) - penningmeester
Hille Went (Transavia) - algemene zaken

Overige bestuursleden
Willem Schmid (KLM) - KLM
Coen George (Transavia) - Transavia
Martijn Loef (KLM) - CHC HN/easyJet/KLM FA
Bart Benard (Martinair) - TUIfly
René Joziassie (KLM) - Internationale zaken
Otjan de Bruijn (KLM) - Professionele zaken
Piet-Hein Eldering (KLM) - Vliegtchnische zaken

De inhoud van het blad, met uitzondering van 'Van het bestuur', weerspiegelt niet noodzakelijkerwijs de visie van het verenigingsbestuur of van de ledenraad. 'Van het bestuur' bevat officiële mededelingen van de president. De VNV kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor de inhoud van de geplaatste advertenties.

Op de Bok verschijnt (sinds februari 1959) maximaal 12 keer per jaar.
Oplage: 5.000.
Nadruk zonder toestemming is niet toegestaan.
ISSN: 1383-1178

U kunt uw VNV-lidmaatschap beëindigen (met reden van opzegging, gericht aan het bestuur) via: ledenadmin@vnv.nl

De volgende kopijsluiting is
9 januari 2017

Buigen of breken

Stress onder de loep

Tekst: Jochem Baas, in samenwerking met coach en gezondheidsdeskundige Gees van Elst



Piloten hebben een luizenbaantje, die hebben nooit stress! Als ze stress hebben is het kort tijdens een noodsituatie, maar daar zijn ze toch op getraind? Zodra de automatische piloot aangaat, hoeven ze überhaupt niks meer te doen. Voorbeelden van de gemakzucht waarmee stress in de cockpit regelmatig door de buitenwereld afgedaan wordt. Maar hoe zit dat eigenlijk echt? Hoe goed zijn vliegers in het omgaan met stress en werkdruk en hoe alert zijn we op interne fysieke signalen?

Om antwoord te geven op de vraag wat stress eigenlijk is, moeten we terug naar de basis. Ondanks de negatieve klank van het woord stress, spreken we eigenlijk over een gezond en essentieel oermechanisme. Het stresssysteem is echter primitief; het maakt geen onderscheid tussen het op je af komen rennen van een tijger of het moeten landen van een vliegtuig. Het doet wat het moet doen; je lichaam klaarmaken voor actie: vechten, vluchten of bevriezen.

Adrenaline en cortisol

In een stressvolle situatie worden in

ons brein twee systemen aan het werk gezet. Het eerste is een vechtof vluchtreactie, in gang gezet door het limbisch systeem. Onder invloed van adrenaline en noradrenaline, geproduceerd in de hersenen en bijnieren, wordt ons lichaam in opgeriep staat van paraatheid gebracht. Spieren spannen aan, bloeddruk en hartslag stijgen, pupillen verwijden en de spijsvertering vertraagt. Bloeden energietoevoer naar vitale organen nemen toe en stoffen worden afgegeven waardoor het lichaam tijdelijk geen pijn en vermoeidheid voelt.

Een tweede systeem dat in werking

treedt, is de productie van het stresshormoon cortisol door de bijnieren. Cortisol zorgt dat de bloedsuikerspiegel stijgt en de stofwisseling versnelt, zodat het lichaam tijdelijk in staat is om een topprestatie te leveren. Cortisol heeft ook de functie om de schadelijke effecten van adrenaline te beperken. Wanneer stress echter te lang aanhoudt, kunnen een te hoog adrenaline- en cortisolniveau schadelijk en zelfs ziekmakend worden.

Cumulatieve stress

Hoe werkt dat dan bij ons als verkeersvlieger? Tijdens het werk wordt een vlieger continu blootgesteld aan prikkels die het stresssysteem activeren. Tijdsdruk, verantwoordelijkheidsgevoel, afgeleid worden en omgevingsgeluid zijn voorbeelden van zulke stressoren. Het voortdurend activeren van het stresssysteem kan leiden tot de opbouw van een schadelijke hoeveelheid van het cortisolhormoon.

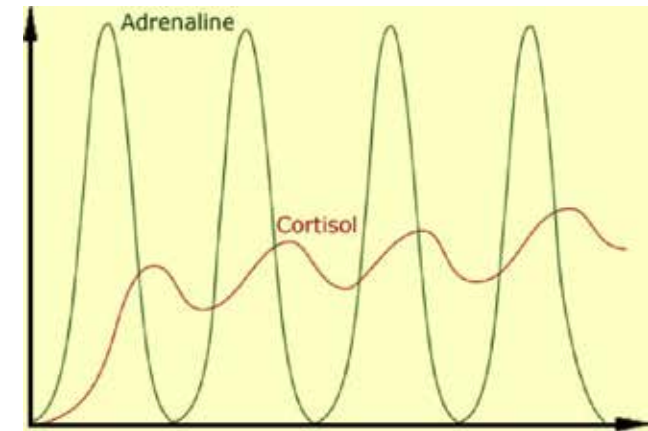
Gezondheidsdeskundige C.W. van Elst vergelijkt het vliegen met topsport. "Als je bijvoorbeeld kijkt naar Sven Kramer, die zet een geweldige prestatie neer door binnen een kwartier tien kilometer te schaatsen. Wat je echter niet ziet, is dat Sven na zo'n wedstrijd veel rust neemt en aan hersteltraining doet. In topsport is rusten net zo belangrijk als het trainen. Dit noemen we sportrusten."

Rusttijd moet altijd langer zijn dan piektijd

Wanneer je nu eens terugdenkt aan je laatste vlucht of vliegtag, kun je dan van jezelf zeggen dat je doorzicht met je eigen energie om bent gegaan? Of ben je de hele dag aan het rennen geweest om vertraging in te halen, en zo ja ben je toen ook zuinig met je energie omgesprongen?

Rusttijd

Volgens de theorie moet rusttijd eigenlijk altijd langer zijn dan piektijd. Stel, de mentale piekperiode tijdens



Figuur 1. Bron: 2011, Hope street centre counseling and psychotherapy, Cheshire, UK.

de vertrekprocedure van een vliegtuig is 20 minuten. In ongeveer dezelfde tijd is het mogelijk om opgebouwde adrenalineniveaus terug omlaag te brengen. Cortisol daarentegen heeft volgens wetenschappelijk onderzoek meer tijd nodig (figuur 1). De afbraak van deze opgebouwde hormoonspiegel kost minstens een uur. Wanneer je meerdere keren per dag een korte vlucht of omdraai maakt, dan kan het cumulatieve gebrek aan rusttijd zorgen dat aan het eind van de dag je cortisolspiegel verhoogd is. In de basis is dat geen probleem, zolang je daarna maar genoeg rusttijd en mentale ontspanning geniet.

Economie

Economisch gemotiveerd zien we bij veel maatschappijen de werkdruk op de vliegers toenemen. Mondiaal is een trend van langere werkdagen, meer dagelijkse vluchten en minder reisverlof zichtbaar. Nederlandse maatschappijen worden geroemd om de hoge opleidingsstandaard in de cockpit. Er wordt uitvoerig getraind, getoetst en gereguleerd op gebied van kennis en kunde. Maar op welke manier worden vliegers begeleid in deze toename van werkdruk? Wordt er aandacht besteed aan het omgaan met cumulatieve stress of alleen met omgaan van tijdelijk hoge werkbelasting? Is het een kwestie van het 'met tijd en concurrentie mee'? Of mogen we constateren dat wanneer er meer en meer jonge vliegers met een burn-out thuis komen te zitten er misschien een dieperliggend probleem aan de orde is?

Signalen

Merkbare stresssignalen van je lichaam zijn onder andere vermoeidheid, prikkelbaarheid, versnelde ademhaling, mentale onrust en gejaagdheid. Als je na een dag vliegen merkt dat je lichaam een combinatie van deze signalen geeft, kan dit duiden op het nog steeds 'aanstaan' van je stresssysteem. Wanneer de onrust aanhoudt en je merkt dat je slecht slaapt en niet langer een rustig gevoel krijgt, kan dat een indicatie van een verhoogde cortisolspiegel zijn. Je kunt dan niet meer ontspannen; je blijft te alert.

De afbraak van cortisol kost minstens een uur

Deze alerte gejaagdheid gaat vaak gepaard met grotere behoefte aan snelle suikers en vetten evenals naar genotsmiddelen als koffie en alcohol. Het is een primitief mechanisme wat langzaam de overhand krijgt.

Burn-out en bore-out

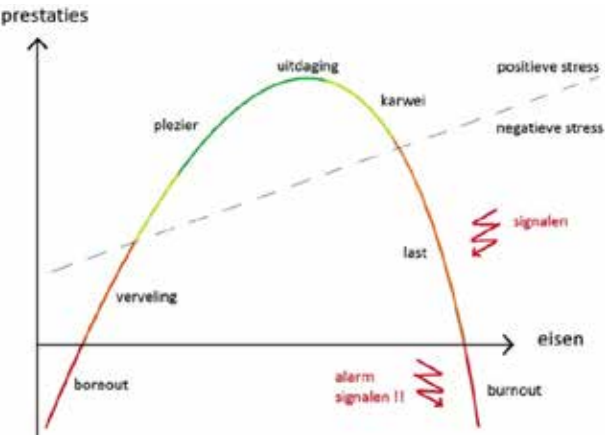
In stressmanagement is het begrip veerkracht een belangrijk concept. Onze veerkracht verbetert als we geregeld en in toenemende mate met te hanteren stress worden geconfronteerd. Van vitaal belang is hierbij dat we tussen de belasting steeds voldoende hersteltijd inbouwen. Wanneer we dit niet doen ligt een mogelijke burn-out op de loer. Een burn-out wordt vaak van opbouw tot

genezing in negen fases beschreven. De eerste vier fases beschrijven de opbouw naar de burn-out. In de tabel rechts zijn deze fases verkort weergegeven. Niet schrikken! Het lezen van deze tabel kan als confronterend ervaren worden!

Onze veerkracht verslechtert echter ook als er te weinig van ons wordt geëist. Als we beneden onze capaciteiten moeten werken kan dit leiden tot een zogenoemde bore-out. Het fenomeen bore-out zien we in de luchtvaart vaker op lange afstanden. Een bore-out kenmerkt zich door verveling, desinteresse en het ervaren van een gebrek aan uitdaging of werk. Opvallend genoeg lijken de kenmerken van een bore-out op die van een burn-out: frustratie, irritatie, vermoeidheid, depressieve klachten en lichamelijke klachten als hoofdpijn, spierpijn en steken in de hartstreek. Verveling leidt dus tot stressverschijnselen. Volgens een onderzoek van de Zwitserse organisatieadviseurs Werder & Rothlin loopt zo'n 15 procent van de werknemers met bore-out verschijnselen rond. In de stresscurve hieronder van Compennolle (2013) wordt de grens tussen positieve en negatieve stress uitgebeeld in de dynamiek tussen bore-out en burn-out.

Rituelen

Amerikaanse wetenschappers Tony Schwartz en Catherine McCarthy stichtten samen het Energy Project in New York, waarbij ze managers stress- en energiemangementtraining gaven en de resultaten onderzochten bij onder andere Sony



2013, T. Compennolle. Stress, vriend en vijand.

Fase 1: Je merkt langzaam dat de inspanning om voldoening te krijgen uit je werk steeds groter wordt. Met steeds meer tegenzin ga je naar je werk, je bent overgevoelig en er ontstaan kleine ruzies of conflicten, ook thuis. Het gevoel van tegen de klok werken overheerst, eveneens een gevoel van falen. Je weerstand neemt af, verkoudheden en griepjes treden op.	Fase 2: Je haalt weinig tot geen voldoening uit je werk. Negatieve emoties overheersen en je lichaam reageert met negatieve prikkels. Vermoeidheid negeer je; je weet van geen ophouden meer. Ontspannen lukt niet en je raakt steeds meer uitgeput. Je slaapt slecht en je handelt krampachtig. Je krijgt nek-, schouder- en hoofdpijn, maag- en rugklachten. Behoeftte aan genotsmiddelen wordt groter.
Fase 3: Je verzet je tegen de onprettige gevoelens. Je betrokkenheid bij het werk vermindert en je hebt minder respect voor je collega's. Anderen krijgen de schuld van fouten, perfectionistisch als je bent. Dit irriteert je. Je reageert agressiever, cynischer, raakt verbitterd en wordt rigide.	Fase 4: Je knapt af en stort in. Je kunt en wilt niet meer werken en je meldt je ziek. Je overweegt ontslag te nemen of wilt op zoek gaan naar ander werk. Afhaken zorgt voor enerzijds schuldgevoel en schaamtegevoelens en anderzijds in onverschilligheid en vermijdend gedrag. Je sluit je af en hebt last van de hele situatie. Met uiteenlopende klachten kom je bij de arts terecht.

Tabel, bron 2001, Annelies van Lonkhuyzen, Vademecum Psychosociale informatie.

Europe, Wachovia Bank en Ernst & Young.

Bore-out zien we vaker op lange afstanden

Door middel van een 'energy renewal program' trainden ze leidinggevenden in het reguleren van energieniveaus gedurende de dag. Rituelen werden geïntroduceerd variërend van andere slaap- en eetpatronen,

tot regelmatige ademhalingsoefeningen, lichamelijke inspanning en concentratietraining. President van Sony Europe, Fujio Nishida, verving in het programma zijn rookgewoonte met succes voor een specifieke ademhalingsoefening. Het bleek dat Nishida zijn stressverlichting niet kreeg uit zijn sigaret, maar uit de bijkomstige vorm van kalme en diepe inhalatie.

Bij Ernst & Young eindigde de focusgroep winstgevender dan andere teams. Ondanks dat het experiment tijdens het hoogtepunt van het belastingseizoen draaide, gaven werknemers hier unaniem aan dat deze periode de minst stressvolle van het jaar was geweest. Wachovia Bank registreerde een omzettoename van 13 procent in afgesloten loans en 20 procent op de afdeling savings ten opzichte van de controlegroep.

Luchtvaart en performance

Ook dichterbij huis worden zeer relevante ontdekkingen gedaan. De Franse luchtmacht heeft in 2009 een onderzoek gedaan naar stressniveaus en prestaties van militaire vliegers in Afghanistan. Er werden drie squadrons bestudeerd, waarvan

er twee vooraf getraind werden in stressreductie met behulp van biofeedback (het met sensoren zichtbaar maken van stressniveaus).

Het eerste squadron werd onderworpen aan het TOP-programma (Technique d'Optimisation des Performance), waarbij de focus ligt op ademhaling, ontspanning en visualisering.

Het tweede squadron werd door het Heartmath institute® getraind in hartcoherentietechnieken. In zo'n programma wordt hartritmevariabiliteit (een maatstaf voor vitaliteit door middel van het meten van het ritme van hartkamersamentrekking) met een sensor gemeten en gebruikt om inzichtelijk te maken hoeveel stress een vlieger ervaart. Vervolgens wordt door middel van ademhaling en concentratieoefeningen de hartritmevariabiliteit beïnvloed. Het derde squadron was de controlegroep.

Uit de resultaten kwam naar voren dat de vliegers uit de eerste twee groepen minder stress tijdens de uitzending ervoeren dan de controlegroep. Opvallender was dat vliegers van de eerste twee squadrons tijdens inzet en simulatortraining ook beduidend beter presteerden dan de controlevliegers.

Soortgelijk onderzoek werd in Taiwan gedaan. Daar werd bij een groep van 41 militaire vliegers in een sessie met air-to-air combat gemeten hoeveel externe informatie de

vlieger kan verwerken. Resultaten toonden aan dat vliegers met een hogere hartcoherentie (vitale van hartritmevariabiliteit) significante verbeteringen in cognitieve prestatie lieten zien.

Bij het interne bewustzijn valt veel winst te halen

Hier in Nederland is de nationale politie momenteel bezig om ruim 34.000 werknemers te trainen in hartcoherentietechnieken. Daar wordt onder andere significante verhoging van opmerkzaamheid, afname van lichaamsgewicht en betere omgang met PTSS waargenomen.

Overtuigd?

Het trainen van vliegers in het bewust omgaan met hun energie en meer kennis van fysieke signalen bij stress zou mogelijk een grote omslag kunnen betekenen.

Winst van het doorlopen van een stress- of energiemangementprogramma zit duidelijk niet enkel in stressreductie. Een gunstig neveneffect van bijvoorbeeld een training hartcoherentie zou een significante verhoging van concentratie en opmerkzaamheid kunnen zijn.

Uiteindelijk heeft dit effect op de algehele prestaties van je personeel. Volgens Van Elst, is het 'interne bewustzijn' een component waar veel winst te behalen valt. "Het gaat erom dat je je vroegtijdig bewust wordt van de signalen van je lichaam, waardoor je adequate maatregelen kunt nemen om de balans te herstellen."

Bronnen:

- Cpt. K. Ferres - *Impact of positive emotions enhancement on physiological processes and psychological functioning in military pilots.*
- C.W. van Elst, R.H.J Bremer - *Heartfulness als innovatie bij professionele begeleiding, over doelgericht toepassen.*
- Wen-Chin Li, Fa-Chung Chiu, Ying-shin Kuo, Ka-Jay Wu - *The investigation of visual attention and workload by experts and novices in the cockpit.*
- T. Schwartz, C. McCarthy - *Manage your energy not your time. Harvard Business Review*
- D. Childre - *The state of ease*



De Franse luchtmacht heeft in 2009 een onderzoek gedaan naar stressniveaus en prestaties van militaire vliegers in Afghanistan.



Cees van Elst

gezondheidsdeskundige

(organisatie)coach en
opleider bij HeartfulAtWork te
Nieuw Milligen.
Hij is tevens associate coach
bij de Academie voor
Medisch Specialisten.
E-mail: info@heartfulatwork.nl

U bent mede-ontwikkelaar van het Heartfulness Based Coherence© programma (Van Elst & Bremer). Kunt u kort uitleggen wat zo'n programma precies inhoudt?

Het is een praktisch trainingsprogramma gebaseerd op evidence-based methoden. Het beslaat een relatief eenvoudige manier om zelf regie te nemen op je stressmechanisme. Er wordt onder meer gebruik gemaakt van HRV-biofeedback, wat betekent dat middels een sensor inzichtelijk gemaakt wordt wat je huidige hartritmevariabiliteit (HRV) doet. De methode is een combinatie van ademtraining, aandachtstraining en bewustzijnsontwikkeling. Middels deze variabelen beïnvloed je actief het hormoonstelsel, waarbij vooral een juiste ademhaling de aanjager is naar een gezonde balans. Wanneer je dit systeem een slinger geeft dan wordt de rest automatisch positief beïnvloed, zoals de HRV en stresshormoonbalans. Door eenvoudige technieken activeren we de aanmaak van antistresshormonen en brengen we het lichaam en de geest tot vitale rust.

In uw dagelijks werk begeleidt u veel medische professionals in het omgaan met stress. Ziet u overeenkomsten in de manier waarop piloten en specialisten met stress omgaan?

Er liggen parallellen tussen personen die werkzaam zijn in sectoren die wij als 'high risk, high pay, high performance' beschrijven. Het daadwerkelijke beroep dat ze uitoefenen is vaak irrelevant. Uiteindelijk draait het meer om het type persoonlijkheid, hun werkpatronen en verwachtingen van gezin, werkgever en samenleving.

Dat mensen hun stress beter kunnen managen is vaak slechts de 'quick win', het laaghangende fruit. Het gaat eigenlijk om iets anders. We staan in deze maatschappij zo afgesteld op onze (zelf)opgelegde verantwoordelijkheden, maar hoe werkt het nou eigenlijk vanbinnen? Piloten en doctoren zijn hier niet in opgeleid. Het zou eigenlijk een veel groter onderdeel van hun opleiding moeten zijn.

Wat zou een organisatie kunnen betekenen bij het managen van stress onder werknemers?

Naast het bevorderen van de vitaliteit en inzetbaarheid van medewerkers, denk ik dat bedrijven er een groot economisch belang bij hebben. Organisaties zouden eens kritisch kunnen kijken naar de kosten van hun ziekteverzuim. Er moet veel meer aandacht besteed worden aan preventie. Wanneer medewerkers al ziek zijn worden er vaak pas maatregelen getroffen. Dit is eigenlijk symptoombestrijding en 'penny wise and pound foolish' gedacht.

Het is veel effectiever om de veerkracht van werknemers te bevorderen, zodat je zorgt dat ze in eerste instantie niet ziek worden. Dit klinkt logisch en gelukkig beginnen steeds meer organisaties zo te denken. Voordeel is dat de werkgever zich dan zowel een goed werkgever toont en de economische schade, veroorzaakt door ziekteverzuim, verlaagt. Organisaties zien stress vaak als een individueel probleem en zijn zich misschien onvoldoende ervan bewust dat er te veel druk op medewerkers wordt uitgeoefend.



Walter Voss (1966)

Is ondernemer in hart en nieren. Vele KLS'ers vliegen of hebben bij hem gevlogen. Vanuit zijn passie voor het vliegen heeft Walter zijn carrière als financieel manager omgegooid. In 2009 was het idee geboren – al eerder haalde hij zijn SEP – en in 2010 was het werkelijkheid. Fly Triple-V (FTV) vormt een frisse wind in de verhuurmarkt op Lelystad. Vliegen betaalbaar voor iedereen door middel van dieselaangedreven Cessna's. Binnenkort verwelkomt hij opnieuw de PH-SMA, voorzien van een nieuwe dieselmotor. Ondanks het vele vallen en het bijbehorende opstaan, is Walter met die mijlpaal waar hij wil staan met zijn organisatie. Over vijf jaar hoopt Walter nog steeds op vliegveld Lelystad actief te zijn met FTV. Onduidelijk is echter of dit mogelijk is, vanwege de aanstaande veranderingen van Lelystad. Walter kennende weet hij ook hier een mouw aan te passen.

Foto: Maarten van Haaff



Eerste vrouwelijke president

Wat in Amerika niet lukte met Hilary Clinton, is bij onze Oostenrijkse zustervereniging, Austrian Cockpit Association (ACA), wel gebeurd. First officer Isabel Doppelreiter is gekozen tot eerste vrouwelijke president. Ook wereldwijd is het de eerste keer dat een vrouw aan het hoofd staat van een vliegervereniging.



Tijdens de algemene vergadering van ACA op 22 november is unaniem voor Isabel Doppelreiter gestemd. Zij is nog maar 35 jaar en vliegt sinds acht jaar bij een Oostenrijkse luchtvaartmaatschappij. Daarnaast is zij 'Trainerin für Flugsicherheit' (CRM) en maakt deel uit van het team van IFALPA Accredited Accident Investigators.

Bron: ACA



Supersonische Baby Boom

Onlangs is het prototype onthuld van een nieuw supersonisch vliegtuig: de XB-1 Supersonic Demonstrator, ofwel de 'Baby Boom'. Deze bijnaam is ontstaan omdat het een 1 op 3 schaalmodel is van het uiteindelijk te bouwen passagiersvliegtuig.

De XB-1 moet volgens de ontwikkelaars Mach 2.2 kunnen halen, wat neerkomt op 2.600 km/uur. Door het weglaten van de afterburner bij de motoruitlaat moet hij efficiënter zijn dan de Concorde, die Mach 2.0 haalde.

De XB-1 richt zich vooral op businessclass passagiers die in ongeveer tweeëneenhalf uur van bijvoorbeeld Amsterdam naar New York vervoerd worden. Een ticket kost rond de vijfduizend dollar.



Het project is een samenwerking tussen het bedrijf Boom en Richard Bransons Virgin. Ervaren ingenieurs van Pratt & Whitney, Boeing, Virgin Galactic, Lockheed Martin, NASA en Gulfstream hebben aan het prototype meegewerkt. De eerste testvlucht van de XB-1 staat gepland voor eind 2017.

Bron: Luchtvaartnieuws.nl



Voormalig hoofdkantoor KLM te koop

Het voormalige hoofdkantoor van KLM in Den Haag komt te koop. Nu dient het nog als onderkomen voor de ambtenaren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het gebouw, waarin KLM van 1949 tot 1969 vertoefde voor zij naar Amstelveen kwam (een korte overbrugging op Schiphol-Oost daargelaten), komt in 2017 leeg te staan.

De Rijksoverheid zegt het volgende over het monumentale kantoorpand: ...aan de Plesmanweg in Den Haag, aan de rand van Scheveningen, schuin tegenover Madurodam... Het monumentale kantoorpand is voor en na de Tweede Wereldoorlog gebouwd als hoofdkantoor van KLM. In 1987 is er nog een extra vleugel bijgekomen. De vloeroppervlakte is bijna 40.000 m2, er zijn ongeveer 400 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Met het nu al te koop te zetten van het gebouw hoopt het Rijksvastgoedbedrijf leegstand te voorkomen als de lenM-ambtenaren in 2017 verhuizen naar het centrum van Den Haag. Tot half april 2017 kunnen geïnteresseerden een bod uitbrengen.



Bron: Up in the Sky

Denim Air mag niet meer vliegen

Het Nederlandse Denim Air is haar vliegvergunning kwijt. Daardoor kan het ACMI-bedrijf, dat vluchten voor derden uitvoerde, niet meer vliegen.

Eerst haalde leasemaatschappij Mass Lease de enige Fokker 100 van Denim terug.

Erna vloog Denim Air nog met een Embraer 145 voor het Oostenrijkse People's Viennaline. Deze heeft nu bij het Zwitserse Helvetic een Fokker 100 ingehuurd.

Denim zou aanvankelijk nog twee Fokker 50's aan de vloot toevoegen, maar die staan – net als de Fokker 100 – in Saarbrücken aan de grond.

Bron: Luchtvaartnieuws.nl



AF op de schop

Air France haalt de bezem door de raad van bestuur. Herschikking zorgt voor een efficiëntere organisatie waarin de strategische prioriteiten van de luchtvaartgroep beter tot hun recht komen, zegt het bedrijf.

Onlangs nog trad Franck Turner aan als nieuwe topman. Nu heeft de zustermaatschappij van KLM Alain-Hervé Bernard per 1 januari 2017 benoemd tot operationeel directeur. Dit is een functie die nog niet bestond. Hij krijgt de eindverantwoordelijkheid voor alle vluchtoperaties, de dienstverlening aan boord en de vrachttactiviteiten. Dat betekent een flinke uitbreiding van zijn taken.

Lionel Guérin, de baas van regionale dochter HOP, verdwijnt uit de raad. Lange tijd werd hij als kanshebber gezien om op termijn de hoogste baas te worden bij Air France. Maar in 2011 werd hij gepasseerd ten gunste van Alexandre de Juniac. En dit jaar werd Turner boven hem verkozen als opvolger van Frédéric Gagey.

Bron: Luchtvaartnieuws.nl



Gratis tickets

Passagiers kunnen in de toekomst gratis vliegen met Ryanair. Volgens topman Michael O'Leary van de Ierse budgetmaatschappij zal dit in de nabije toekomst al zover zijn. Hij deed zijn voorspelling tijdens een conferentie van de Airport Operators Association (AOA) in Londen.

De Ier gaat ervan uit dat met gratis tickets de vluchten helemaal vol zitten. Ryanair zal inkomsten genereren door mee te delen in de luchthavenomzet. Het idee is dat passagiers meer zullen uitgeven in winkels en restaurants als vliegen gratis is. Daarnaast zal – net als nu – een deel van de omzet komen uit extra's, zoals het meenemen van bagage en catering aan boord.

Bron: Luchtvaartnieuws.nl



Vliegverbod bij Trump Tower

Met de verkiezing van Donald Trump als volgende president van de VS is de Trump Tower in New York City verworpen tot een object van nationale veiligheid. De FAA heeft dan ook nieuwe maatregelen genomen voor het luchtruim boven het centrum, die bescherming moeten bieden tegen potentiële terroristische aanvallen met behulp van vliegtuigen.

De luchtvaartorganisatie heeft een 'Notice to Airmen' uitgegeven die piloten verbiedt te vliegen binnen twee nautische mijlen vanaf de coördinaten 40°45'54" noord en 73°58'25" west – de zuidoosthoek van Central Park, vier 'blocks' ten noorden van Trump Tower.

De maatregel was initieel afgekondigd tot de verkiezingen, maar nu Trump de nieuwe president wordt, blijft hij van kracht tot de inauguratie op 20 januari 2017. Deze Temporary Flight Restriction is vooral vervelend voor de kleine of recreatieve luchtvaart, omdat gedurende twee maanden niet gevlogen mag worden in de bij toeristen populaire luchtroutes boven de Hudson en East rivers.



Bron: chinaaviationdaily.com



Cadeautje hoort erbij

Wie jarig is trakteert. Maar wie jarig is krijgt ook cadeautjes. Ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van Transavia waren VNV-president Steven Verhagen (r.) en bestuurslid Hille Went (l.) op bezoek bij het jarige Transavia om een jubileumcadeau te overhandigen.

Directeur Mattijs ten Brink (m.) kreeg uit handen van de VNV-president een sculptuur aangeboden. Het kunstwerk van de hand van kunstenares Corry Ammerlaan stelt een symbolische handdruk voor.



Het object verbeeldt de handdruk als dank. Een handdruk naar een toekomst die nog ingevuld wordt.

Bron: VNV





Bewijzen wie je bent

Tekst: Michael van Baaren

Steeds vaker wordt in hotels gevraagd om je paspoort in te leveren. Soms krijg je hem na het maken van een kopie gelijk terug, soms houden ze hem achter tot je weer uitcheckt. In Dammam houden ze je paspoort zelfs op het vliegveld achter!

Maar je mag je paspoort toch nooit zomaar afgeven? Je mag er toch niet zomaar een kopie van laten maken?

Klopt. Sommige organisaties zijn verplicht om een kopie te maken van je identiteitsbewijs, omdat dit in de wet staat. Zo moeten banken dit doen om te kunnen bewijzen dat ze aan de identificatieplicht hebben voldaan. Ook is de werkgever verplicht een kopie van het identiteitsbewijs in de loonadministratie te bewaren. Zorgverleners zijn weer verplicht om je BSN in hun administratie op te nemen, maar mogen geen kopie maken of vragen.

Bescherming persoonsgegevens

Veel bedrijven vragen tegenwoordig ook om belangrijke gegevens. Airbnb bijvoorbeeld vraagt steekproefsgewijs om een kopie van je paspoort als je een kamer wilt boeken. Stuur je dan een afgeschermd kopie, dan wordt deze geweigerd. Volgens de wet ben je niet verplicht aan dit soort bedrijven al je gegevens te verstrekken, dit moet je dus zelf in de gaten houden!

De regels Wet bescherming persoonsgegevens gelden alleen in NL

Het verzamelen en gebruiken van deze gegevens is gebonden aan de regels van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). De regels van deze wet gelden alleen in Nederland. Veel landen hebben andere eisen en procedures voor wat betreft persoonsgegevens. Bij het tonen of tijdelijk innemen van je paspoort verwerkt een organisatie geen persoonsgegevens. Deze situaties vallen dan ook niet onder de Wbp.

Kopie

Het is dus belangrijk te beseffen, dat je zelf verantwoordelijk bent voor het wel of niet verstrekken van gegevens. Vaak is het soort identificatie

en het documentnummer genoeg. Je BSN en je pasfoto zijn de belangrijkste om te beschermen; zorg dat deze zijn afgeschermd bij het maken van een kopie. Let er vooral op, dat je BSN ook in de strook onderaan je paspoort staat! Je kunt ook duidelijk op de kopie schrijven, voor wie deze bedoeld is. Als je digitaal een kopie paspoort moet versturen, is de KopieID-app van de overheid handig om te gebruiken. Verder bestaan er ook hoezen die je om je paspoort kunt doen, maar die worden vaak voor het kopiëren verwijderd.

Je kunt natuurlijk je net gemaakte kopie in het hotel even terugvragen om je BSN door te strepen. Vraag duidelijk aan degene achter de balie wat je wel en niet kunt doen. In Luanda mag je overdwars op de kopie schrijven voor wie deze bedoeld is, bijvoorbeeld 'Kopie hotel Luanda 21-11-16'. In Delhi heb ik dit ook eens enthousiast voor de hele crew gedaan, maar mocht dat niet. Toen kon de hele bemanning opnieuw zijn paspoort laten kopiëren.

Identiteitsfraude

Wat kan iemand allemaal met jouw identiteit?

Een fraudeur kan een hoop dingen doen, die vervelend kunnen uitpakken. En dan vooral wanneer er niet betaald wordt. Denk bijvoorbeeld aan het maken van een proefrit met een dure auto, die niet teruggebracht wordt. Maar de fraudeur heeft wel met jouw gegevens deze auto meegekregen!

De negatieve gevolgen van het aanvragen van een creditkaart, het boeken van hotelkamers of het afsluiten van een telefooncontract op jouw naam kan iedereen wel bedenken. Dit is allemaal financieel ongemak. De gevolgen van het overnemen van jouw identiteit op social media kunnen echter ook erg groot zijn. Bewijs maar eens dat jij iets niet geschreven hebt, als alles in het profiel naar jou wijst.

Hoe herken je nu dat je slachtoffer bent van identiteitsfraude?

Dat begint vaak met een groot vraagteken. Je ontvangt bijvoorbeeld brieven en contracten waar je niets van

weet, je ontvangt geen bankafschriften meer, er staan onbekende werkgevers op je pensioenoverzicht, je ontvangt een afwijzing voor een lening ondanks dat je geen kredietverleden hebt, je staat ineens op een ander adres ingeschreven bij de gemeente of er verschijnt een deurwaarder aan huis terwijl je geen schulden hebt.

Schadepost

Het is moeilijk om identiteitsfraude in statistieken te laten zien. Er zijn namelijk ook nog de fraudevormen zoals phishing, skimming en pharming. Ook dit valt allemaal onder identiteitsfraude. Als je dit meetelt, wordt tussen de 1 en 5 procent van de Nederlandse bevolking jaarlijks slachtoffer van identiteitsfraude met een gemiddelde financiële schade van 600 euro per persoon.

Hoewel de kans dat je slachtoffer wordt van identiteitsfraude met grote gevolgen klein is, is het een kleine moeite om deze kans tot nihil terug te brengen door zorgvuldig met je gegevens om te gaan. En mocht je dan toch slachtoffer worden: doe aangifte, maak melding van het feit dat je slachtoffer bent geworden van identiteitsfraude bij het Centraal Meldpunt Identiteitsfraude (CMI) en bewaar alle correspondentie. Het is nog steeds makkelijker om ten prooi te vallen aan identiteitsfraude, dan om van een stapel onjuiste registraties af te komen.

Doe aangifte, maak melding en bewaar correspondentie

Bronnen:

- www.autoriteitpersoonsgegevens.nl
- www.rijksoverheid.nl
- www.politie.nl
- www.slachtofferwijzer.nl

Geknabbel aan ons heilig huisje

Wie van een afstandje de strijd over de pensioenen tussen de VNV en KLM volgde, zag door de bomen nog nauwelijks het bos.

In de ledenraad werd de vergelijking gemaakt, dat het voelt als twee ouders die je door de ogen van een kind ruzie ziet maken. Voor beiden voel je loyaliteit, tussen de twee valt moeilijk te kiezen. Hier schetsen we, zonder al te veel technische details, de achtergrond van een lastige maar ook ontluisterende ruzie over onze oudedagsvoorziening.

Tekst: Francis van Haaff

De pensioendiscussie is te zien in de media, op fora, op Facebook, in nieuwsbrieven en -flitsen en niet op de laatste plaats in de rechtszaal. Om een overzicht te geven hoe de malaise zo is gekomen, kan deze uitgesplitst worden in vier hoofdstukken.

(1) Houding van het management

Sinds ongeveer twee tot drie jaar zien alle werknemers van KLM een lastiger, meer starre houding van het KLM-management. Het heeft natuurlijk alles te maken met de nieuwe directie (twee jaar); CEO Pieter Elbers, COO René de Groot en CFO Erik Swelheim, maar misschien nog wel meer met de nieuwe HR/

Industrial Relations manager Aart Slagt. Deze KLM-gesprekspartner onderhandelt namens de directie. De ervaring bij alle bonden is dat dit meer dan stroef gaat, zonder inlevingsvermogen in de overlegpartner. De sfeer is omgeslagen en staat diametraal op het overleg uit de tijd met Hartman en Kooiman (voorganger de heer Slagt).

Om het anders te zeggen: er is een tijd gekomen van het gestrekte been, van onbuigzaamheid, van sterk verminderde gevoeligheid en vooropgezette plannen. Het lijkt er sterk op dat dit management in heeft gezet op een strijdplan waar ten koste van alles aan vastgehouden wordt.

De tekenen van dit laatste zijn confrontaties in de rechtbank, het ver-

minderd of niet inlichten van de Ondernemingsraad, het onderhandelen zonder mandaat en zonder aanbiedingen.

Er is een tijd gekomen van het gestrekte been

En zei KLM-commissaris Hans Smits niet vorig jaar tijdens het Schipholdiner dat het tijd werd om de heilige huisjes van de vliegers omver te trekken? Een houding van eenzijdige verandering (verslechtering) van de arbeidsverhoudingen is hieruit te verklaren.

(2) Internationale boekhoudregels, IFRS

Sinds 2005 zijn er op het internationale toneel van beursgenoteerde bedrijven veranderingen gekomen in de regels die gelden voor de boekhouding. Niet alleen willen aandeelhouders bedrijven op verschillende markten kunnen blijven vergelijken, de grote banken eisen dit ook. Deze regels zijn de IFRS, International Financial Reporting Standards. De Europese Commissie wilde met deze regels niet zozeer de hoogte maar meer de kwaliteit van de winst voor banken en overheden zichtbaar maken. Over de regels is overigens nog veel discussie. De regels zijn nog verre van afgerond en verre van perfect. De vraag blijft of de veranderende regels wel een beter beeld van de realiteit opleveren.

De bijstortverplichting zorgt er onder deze regels voor dat alle pensioenbezittingen en -verplichtingen als geheel op de KLM-balans moeten komen te staan. Tot op heden was het effect daarvan onder de streep positief, echter met lage, zeer onzekere rentes zou dit zomaar eens een negatief effect kunnen worden.

(3) Het 600 miljoen-spook

En dat is waarschijnlijk de reden dat het 600 miljoen-spook in het leven is geroepen. KLM heeft verklaard dat zij van het Vliegerpensioenfonds heeft vernomen dat zij mogelijk 600 miljoen euro zou moeten bijstorten komend jaar. Dit bedrag heeft KLM uit een tabel gehaald die door het pensioenfonds is gemaakt als ruwe schatting van het benodigde bedrag indien tot een dekkingsgraad van 122 procent zou moeten worden bijgestort. De tabel houdt geen rekening met bijvoorbeeld overflow uit de pot gereserveerd voor onvoorwaardelijke indexatie. Toen KLM met het 600 miljoen-spook op de proppen kwam, maakte het pensioenfonds een exacte analyse waaruit naar voren kwam dat het bijstortbedrag eerder rond de 115 miljoen zou liggen.

De laatste berekening is 94 miljoen euro

Dit is ook in het kort geding naar voren gebracht, maar de rechter trapte toen nog in het 600 miljoen-bang-

Voor de pensioenen zijn er twee mogelijkheden:

- **DC-regeling** (Defined Contribution) de werkgever betaalt een vaste premie, een derde voert een kapitaalgroei uit waarbij aan het einde van de rit de pensioenuitkomst blijft.
- **DB-regeling** (Defined Benefit) de pensioenuitkering van een pensioenfonds is gegarandeerd, het fonds voert de kapitaalgroei uit, de inleg van de werkgever kan verschillen (in positieve en negatieve zin).

maakverhaal. De laatste berekening van dit bedrag is 94 miljoen euro.

KLM is moedwillig blijven vasthouden aan de eerste, veel te hoge eigen schatting. Ook nog in de rechtszaak tegen de Ondernemingsraad is steeds opzettelijk het 600 miljoen-spook genoemd. Nooit heeft KLM een nuancering aangebracht. Het spook wordt tot op de dag van vandaag gebruikt, terwijl het pensioenfonds een officiële memo heeft gestuurd naar de betrokken partijen.

(4) Opzeggen van de pensioenregeling en van de pensioenovereenkomst

Wat iedereen wil weten is waarom KLM de pensioenregeling en de uitvoeringsovereenkomst (UO) zo ineens heeft opgezegd. Dat was lange tijd onduidelijk.

Bij de cabinebonden lag e.e.a. anders, maar werden de pensioen-



strubbelingen gebracht als waren deze onderdeel van gewijzigde fiscale wetgeving. Dit werd eufemistisch het Toekomst Bestendig Pensioen genoemd. Ook bij de vliegers valt deze term nog wel eens. Er zit geen fiscale wetsverandering aan deze term verbonden. Vanuit de overheid wordt deze niet gebruikt. Bij de vliegers zijn de pensioenveranderingen vorig jaar al doorgevoerd. Nieuwe regels kwamen vanuit het FTK (Financieel Toetsings Kader) – een onderdeel van de pensioenwet – maar hadden niet de naam TBP. Voor de publieke opinie leek het argument lange tijd dat KLM het simpelweg allemaal niet kan betalen, maar dat houdt geen stand. Die 600 miljoen is immers een spook en KLM heeft, zoals ze zelf heeft gepubliceerd, al 150 miljoen geboden als bruidsschat.

Pensioenveranderingen zijn vorig jaar doorgevoerd

Wil KLM dan per se af van onze Defined Benefit-regeling vanwege de IFRS-regels? Het is niet zo dat de IFRS-regels een DB-pensioenregeling verbieden. Dat KLM van het bijstorten af wil is voorstelbaar, maar het verklaart niet waarom ook de DB-regeling moet sneuvelen, en waarom op deze woeste wijze?

Het advocatenkantoor waar KLM zaken mee doet, blijkt een specialisatie te hebben gemaakt van het de-risken van pensioenafspraken. Op juridische wijze wordt door twee specialisten bij Stibbe advocaten uitgelegd welke kansen er in de wet zijn om pensioenregelingen eenzijdig door de werkgever te laten wijzigen. Artikelen van de advocaten van Stibbe zijn vrij voorhanden en spelen al uit wat KLM nu aan het doen is. De artikelen laten zien welke uitspraken er eerder zijn gedaan en wat er gedaan kan worden om bijvoorbeeld de OR mee te krijgen.

Letterlijk zegt mr. T. Huijg bijvoorbeeld: “Om succesvol een beroep te kunnen doen op een eenzijdig wijzigingsbeding moeten werkgevers allereerst een voldoende zwaarwichtig belang bij de wijziging hebben.” En zie hier het belang van het 600 miljoen-spook.

Waarvoor is een fall back nodig? Een eenzijdig door KLM aangepaste pensioenregeling gaat het huidige pensioenfondsbestuur niet in uitvoering nemen. Daarom heeft KLM een tweede pensioenfonds opgericht. Fall back klinkt als een alternatief, maar is dat ook zo? Helaas, KLM bleek geen alternatief te hebben. Het is als de Engine Fire checklist. Als de bottles leeg zijn gespoten en de motor brandt nog, eindigt de checklist alsof het probleem niet meer bestaat. Je zou zoals KLM deed kunnen doorvliegen alsof er echt niets aan de hand is. Gelukkig heeft het fondsbestuur zijn verantwoording genomen en zijn de KLM-vliegers ook na 1 december nog verzekerd, maar KLM overschrijdt op moment van schrijven al twee weken de wet. Hier staan zware boetes en persoonlijke berispingen op, maar de directie lijkt het allemaal aan haar laars te lappen. Het is wachten op ingrijpen of afspraken nakomen.

In 2017 volgen gesprekken over de-risken

Is er een onredelijk verzet tegen een Defined Contribution-regeling voor ons pensioen? De vraag is veel te eenzijdig en een eenvoudig antwoord bestaat hier ook niet op. Het gaat technisch te ver om dit hier te beantwoorden. Wel kan gezegd worden dat ons pensioenfonds niets kan doen met een DC-regeling. Vandaar dat het pensioenfonds en alle deelnemers hier ook niet blij mee moeten zijn. Een DC-regeling moet vanuit het bedrijfsperspectief gezien worden als een verzekering waarbij der-

den (de deelnemers) de risico's dragen. Een discussie over de risico's van indexatie, en over wie deze moeten dragen, zou echter wel gevoerd kunnen worden, maar elke verzekering kost geld en daar wil onze directie niet aan, gezien de P2020-doelen. En ook de overschotten moeten besproken worden als de tekorten niet meer aangevuld worden. Een tussenvorm van de DC- en DB-regeling zou wellicht gevonden kunnen worden. Maar wil de VNV dit wel in de bestaande situatie waarin de pensioenregelingen zijn opgezegd, en ons pensioengeld wordt gestort bij een fonds dat eigenlijk niet wordt erkend?

Van de werkgever mag niet worden verwacht dat hij meer aan een nieuwe voorziening uitgeeft dan een oude regeling hem bij ongewijzigde voortzetting zou hebben gekost, maar van de werknemer evenmin. Dat zou dan niet anders gezien kunnen worden dan als een bezuiniging.

Op de valreep

En dan, net voor het ter perse gaan van deze editie, komt het goede nieuws dat de VNV met KLM tot een akkoord is gekomen.

De hoofdlijnen:

- De oude pensioenafspraken van voor 30 november 2016 worden opnieuw bekrachtigd.
- De opzegging van het pensioenprotocol wordt dus ingetrokken.
- De pensioenregeling wordt per direct opgenomen in de KLM vliegerscao.
- In 2017 zullen er gesprekken opgestart worden tussen de VNV en KLM over het de-risking van het pensioen.

Badhoevedorp, december 2016

Beste Julio,

Opnieuw is dit een kerst waarbij ik je mijn beste gelukswensen stuur, terwijl je niet vrij bent. Nog steeds hoop ik, en ik spreek namens de hele gemeenschap, dat je gauw terug komt in een eerlijke, oprechte wereld. De wereld zoals wij allen willen dat die er uit ziet.

Laat het einde van je proces nu maar echt snel komen. Geen oneerlijk rekken meer van het proces. Geen oneigenlijke argumenten meer.

We sturen je met deze kerstwens ook onze gedachten aan je familie, die te lang al lijden onder dit proces.

Hoewel deze kerst nog een slechte voor jou is, hoop ik dat je toch goede moed houdt voor de volgende. Die zul je moeten vieren in goede gezondheid, maar vooral in de warmte van je familie.

De kerstboodschap is er een van vrede, maar ook rechtvaardigheid en hoop.

La justicia prevalecerá! No te rindas!

Francis

Deze briefwisseling tussen de redactie van Op de Bok en Julio Poch is in Nederlands-Engels. Julio Poch spreekt dagelijks alleen nog Spaans. Hij leest en spreekt nog steeds goed Nederlands maar drukt zich inmiddels beter uit in het Engels.



Marcos Paz, Argentina, December 10th 2016

Dear Francis,

Today is the International Human Rights Day, an appropriate date to answer your letter. In Argentina the Human Rights organizations are just groups seeking revenge, completely uninterested in respecting the human rights of others. But of course, they sent their condolences to Cuba for the death of Fidel Castro, one of the worst dictators of Latin America, someone who caused the death of his opponents and brought decades of misery to the Cuban people.

As I wrote in my last letter, the trial's progress is slow. By the end of the year our defense lawyers will have completed the statements of 30 defendants. Then in February, after the Court's summer recess, the lawyers of the remaining 25 defendants will have their turn, including mine. We still think it will be in April. Then the tribunal's verdict would take place in July. I have confidence in my lawyer, Mr. Gerardo Ibáñez, who is very experienced and knows my case down to the smallest details. I joked with him that it should be easy to defend an innocent man, but he told me that it is not the case in Argentina!

The end of the year quickly approaches. This will be my 8th Christmas in prison without ever having committed a crime. I was fortunate to enjoy the recent visit of my son Andrés, and my daughters Mariana and Alejandra who all came separately from the Netherlands. My sister Patricia continues to be my guardian angel. Once again I want to thank you, Francis, and all our colleagues for your continuing support. And especially for giving me the chance to reach the readers of 'Op de Bok'. Thanks for your holiday greetings, hopefully this will be the last one I have to spend in captivity. You are right, all we ask for is justice! However, if it takes so long to arrive, is it really justice?

My best wishes for 2017, enjoy your freedom and never take it for granted.

Julio



De rode scooter

Tekst: Nick Vording

Sinds ik van Europa naar ICA ben gegaan mis ik veel dingen.

- **De korte vluchten.**
- **De prachtige steden.**
- **Tijdsbesef wanneer ik wakker word.**



Maar wat ik letterlijk gemist heb, is de fascinatie van Europa-vliegers voor de rode scooter. Dat is namelijk ontstaan vlak na mijn vertrek van de 737. Het hele fenomeen is langs me heen gegaan. Gelukkig hebben collega's mij recentelijk gewezen op de rode scooter. En nu laat het me niet meer los.

Langs Taxiway Q staat namelijk altijd een rode scooter. Altijd!! Het is de hardst werkende man of vrouw van Schiphol. Maar wie zit erachter? Of eigenlijk: wie zit erop? En zit er iemand achterop? En waar zit de eigenaar op of achter wanneer de scooter daar eenzaam staat? Hoe langer ik nadenk, hoe meer scooter-gerelateerde vragen er in mij opkomen.

Daarom ben ik met die nieuwsgierigheid een paar keer naar de rode scooter gegaan. Uiteindelijk heb ik zelfs een brief achtergelaten. Het wachten is nu op een reactie van de eigenaar van de rode scooter.



**NIET ALLEEN
VRIJE ZORGKEUZE
MAAR OOK
HULP BIJ
HET KIEZEN**

Als verkeersvlieger wilt u duidelijke informatie om uw beslissingen op te baseren. In de cockpit, maar ook als het gaat om uw gezondheid. Bij ONVZ Zorgverzekeraar bent u vrij om uw dokter en ziekenhuis te kiezen. En onze ZorgConsulenten staan altijd voor u klaar om u bij die belangrijke keuze te helpen. Zoals Evelyn, zij helpt u persoonlijk op weg naar de arts die het best bij uw zorgvraag past. Maar de ZorgConsulenten van ONVZ doen meer. Zo bemiddelen ze als u voor een behandeling op een wachtlijst komt te staan. Ze helpen u met de voorbereiding van een gesprek met uw arts en ze geven u graag goede tips om gezond te worden en te blijven. Direct persoonlijk contact als u daar behoefte aan heeft: misschien is dat wel de reden dat ONVZ-verzekerden het meeste vertrouwen in hun zorgverzekeraar hebben. Wilt u meer weten over onze ZorgConsulenten? Ga dan naar onvz.nl/zorgconsulent. Of stap direct over naar ONVZ Zorgverzekeraar op onvz.nl/vnv.



ONVZ ZORGVERZEKERAAR. VERZEKERD VAN VRIJE KEUZE.

ONVZ
zorgverzekeraar



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers