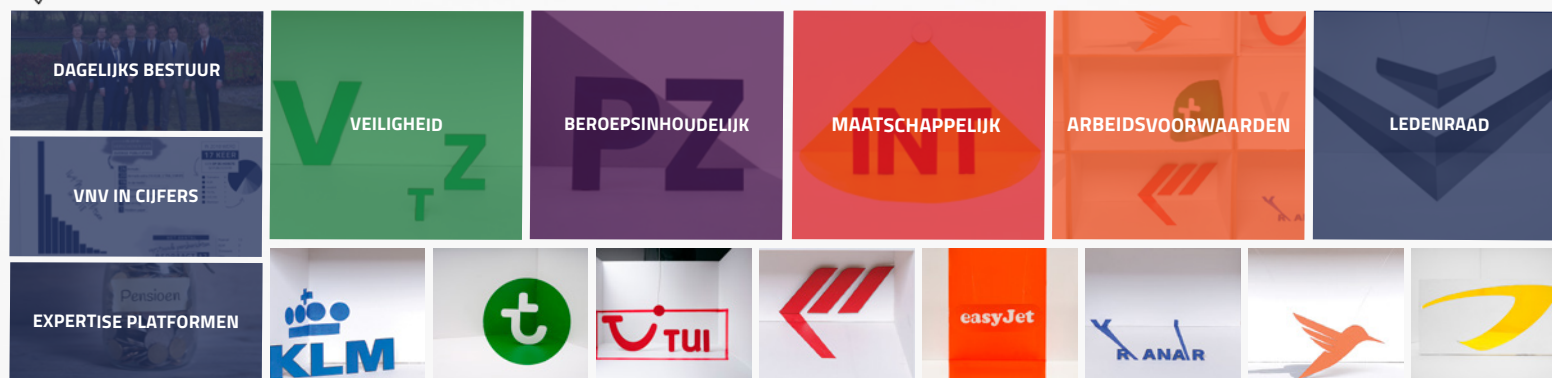




HET JAARVERSLAG 2018 - DE INHOUD



DAGELIJKS BESTUUR



Piet-Hein Eldering, bestuurslid
Professionele Zaken ontbreekt op de foto

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

Eind 2017 deden we in een column gekscherend een voorspelling die een beetje stof deed opwaaien. Het woord van 2018 zou staken worden. Maar dat was geen hoop en wens die we uitspraken. Het was een zorg en vooruitkijkend inschatten hoe andere partijen de weg gaan bewandelen. Wij lopen namelijk niet alleen en bepalen (helaas) ook niet altijd de route.

Maar eind 2017 zagen we dat Transavia niet welwillend was dichterbij te komen. Dat KLM geen intentie had te praten over inhoud. En ook hadden we net de Ryanair-vliegers in ons midden opgenomen. Werknemers van een bedrijf dat niet bekendstaat om goede arbeidsomstandigheden en de wil om die middels een dialoog te verbeteren.

Al met al was het dus niet een hele gewaagde voorspelling. Gelukkig kunnen we grotendeels terugkijken op een mooi resultaat. Het cao-traject van KLM en Transavia kreeg een goed einde en vliegers van beide maatschappijen hebben arbeidsvoorwaardelijke stappen vooruit kunnen zetten. Een groot compliment aan de onderhandelaars die hier maandenlang druk mee bezig zijn geweest.

Helaas liep de strijd voor de Ryanair-vliegers minder goed af. Uit wraak voor de acties besloot het bedrijf de basis op Eindhoven te sluiten. Een oneerlijke en buitenproportionele maatregel. We blijven de Ryanair-vliegers steunen nu de discussie is verplaatst van de onderhandelingstafel naar de rechtszaal.

Op het beroepsinhoudelijke vlak is 2018 ook... [Lees verder ►](#)



GELUKKIG KUNNEN
WE TERUGKIJKEN OP
EEN MOOI RESULTAAT

◀ *terug* ...een erg interessant jaar geweest. De politieke discussie rondom Lelystad en Schiphol doet het aanzien van de luchtvaart geen goed. Over oneerlijke concurrentie en ongelijke arbeidsomstandigheden wordt wat ons betreft weer te weinig gediscussieerd.

Met een kritische blik keken we ook naar het 'nieuwe' initiatief van ISMS op Schiphol. Met het plan 'The Roadmap Safety Improvement Schiphol' moet de veiligheid op de luchthaven verbeterd worden. Maar de rol van de vliegers – de eindgebruikers en eindverantwoordelijken voor een veilige vluchtuitvoering – is helaas niet goed verankerd en we kunnen dus ook niet efficiënt meediscussiëren over de te nemen maatregelen om onveilige situaties veiliger te maken.

Buiten stormde het zo nu en dan, maar binnen de vereniging was het rustig. We groeiden en mochten zelfs ons 5000e lid verwelkomen.

De interne stabiliteit gaf ons de gelegenheid om het beleidsplan uit te voeren en de organisatie te verbeteren. Miriam Melkert kwam de staf versterken als juridisch adviseur en beleidsmedewerker. Geen overbodige luxe in een tijd wanneer steeds meer conflicten

via de arbiter of in de rechtszaal worden uitgevochten.

Ook hebben we in 2018 statutair een paar mooie verbeteringen kunnen doorvoeren. De procedure om lid te worden is versimpeld. Een aanvrager is nu sneller lid zonder dat de bezwaartermijn korter is.

De vliegervergaderingen hebben vanaf nu ook het recht van initiatief en van amendement. Hierdoor komen de ledenraden en vliegervergaderingen meer op een lijn.

En vanaf 2018 mag door de leden digitaal gestemd worden. Het effect zagen we meteen bij de behandeling van de begroting. De respons was groter dan in het verleden.

Al deze wijzigingen zijn zonder problemen ingevoerd. En dat is voor een groot deel te danken aan onze vaste staf. Binnen de VNV hebben we het voorrecht dat we kunnen bouwen op medewerkers die al jarenlang verbonden zijn aan onze organisatie. Zij zorgen ervoor dat alles draaiende blijft wanneer bestuursleden moeten vliegen. Mede dankzij hen vierten we in 2019 ons 90-jarig bestaan. ■



VANAF 2018 MAG DOOR DE LEDEN DIGITAAL GESTEMD WORDEN

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

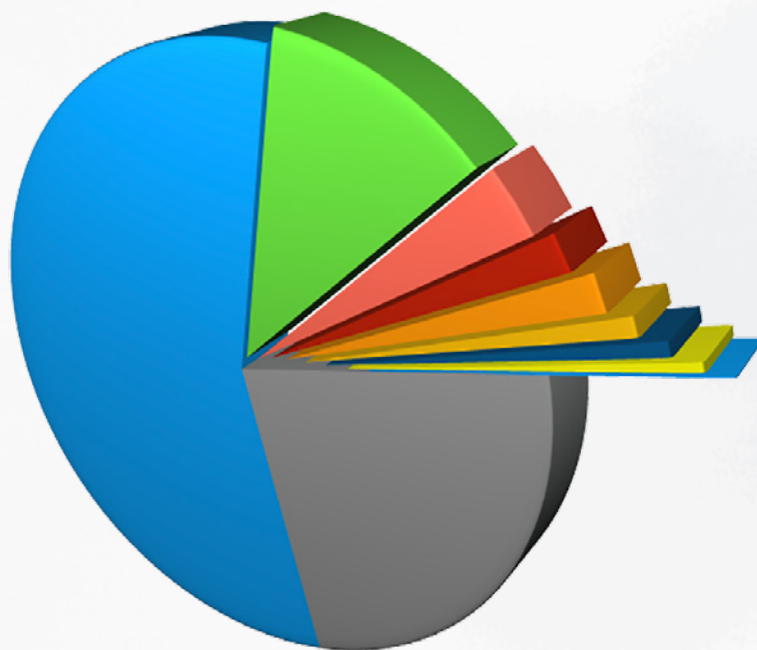
MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad



VNV IN CIJFERS



Ledensamenstelling op 31 december 2018

Ledenoverzicht 2018

	1 januari	31 december
KLM:	2770	2914
Transavia:	522	561
TUI fly:	150	160
Martinair:	86	86
easyJet:	81	86
CHC HN:	49	46
Ryanair:	-	35
NHV	-	23
KLM FA	6	5
Ander soort lidmaatschap:	1.268	1.247
<i>Totaal</i>	<i>4.932</i>	<i>5.163</i>

Lees verder ►

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

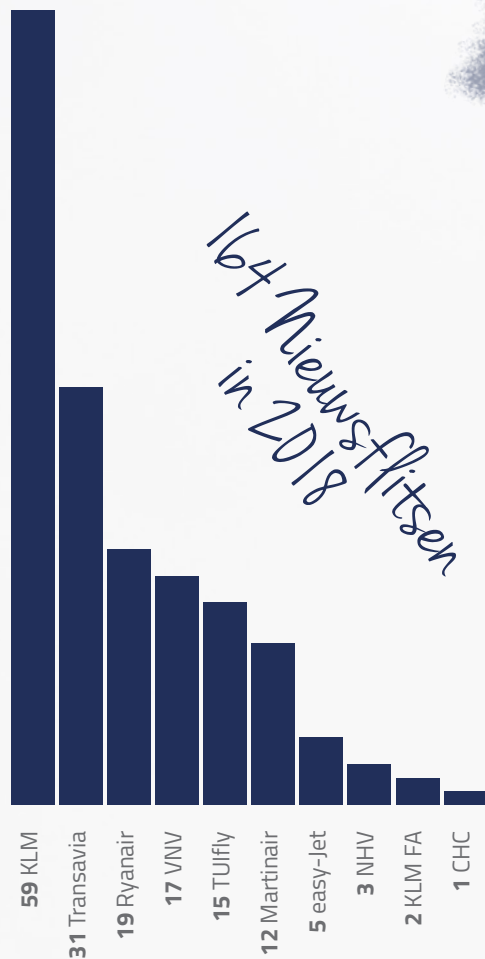
BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ terug



• IN 2018 •
VERSCHEENEN AAN
OVERIGE PUBLICATIES

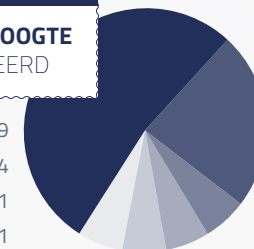
- 24 Airmails
- 21 Airmails extra (16 KLM, 2 TRA, 3 MHP)
- 19 In de media
- 10 Nieuwsbrieven Ryanair AIT
- 7 Nieuwsbrieven KLM AIT
- 1 Jaarverslag
- 1 Position paper

IN 2018 WERD

17 KEER

EEN **OP DE HOOGTE**
GEPUBLICEERD

- Transavia: 9
- KLM: 4
- easyJet: 1
- TUI fly 1
- CHC HN 1
- Martinair 1



HET AANTAL

verstuurd persberichten

BEDRAAGT 17

- Ryanair 12
- KLM 3
- Transavia 1
- VNV 1

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

EXPERTISE PLATFORMEN

Sinds 2017 worden specialistische onderwerpen niet meer in iedere bestuursafdeling apart behandeld, maar gezamenlijk opgepakt. Die kennis wordt gebruikt en gedeeld in alle bestuursafdelingen waardoor de kracht van het collectief beter tot zijn recht komt. Tevens kunnen we er zo beter voor zorgen dat essentiële kennis binnen de vereniging beschikbaar blijft.

Pensioenen

De VNV is aangesloten bij de Vakcentrale voor Professionals (VCP). De FNV, CNV en VCP zaten ook aan tafel toen in oktober 2018 het pensioenoverleg klapte. En via de VCP leverde de VNV een flinke inhoudelijke bijdrage aan de discussie over het landelijk pensioenbeleid en aan dat overleg specifiek. De VNV zet zich dus niet alleen via cao-onderhandelingen in voor de pensioenen, maar ook helpen we bij het pensioenvraagstuk op landelijk niveau.

Verder heeft het platform bijdragen geleverd aan de actualisatie van de pensioenteksten in de TUI fly cao, de invulling van de pensioenleeftijdophoging bij Martinair in het laatste cao-akkoord en informatievoorziening voor de ledenraden.

Financieel Economische Analyse (FEA)

In dit platform worden de cijfers van de luchtvaartsector in het algemeen en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in het bijzonder bijgehouden en geanalyseerd. Ook specifieke vraagstukken kunnen worden voorgelegd, bijvoorbeeld bij cao-onderhandelingen. *Lees verder ►*

DE KRACHT VAN
HET COLLECTIEF KOMT
BETER TOT ZIJN RECHT



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ terug

Het bestuur kan op basis van deze informatie mede zijn beleid bepalen.

Fatigue Risk Management System (FRMS)

Met de invoering van de EASA-FTL heeft de luchtvaartsector ook te maken met FRMS. Alle luchtvaartmaatschappijen hebben hiermee te maken en vullen de uitvoering van de wet op een eigen manier in. Het is daarom handig dat dit platform binnen de VNV centraal ondersteuning kan bieden bij de vraagstukken die hierbij ontstaan.

Communicatie

In 2018 is onder alle VNV-leden een enquête gehouden. Het bestuur wilde weten hoe men kijkt naar verschillende luchtvaartonderwerpen, maar ook werden kritische vragen gesteld over de eigen organisatie.

Een kwart van de leden heeft de enquête ingevuld en de antwoorden mogen daarom zeer representatief genoemd worden. Verschillende antwoorden hebben gezorgd voor nieuw beleid. De resultaten van de enquête zijn met de leden gedeeld in Op de Bok.

In 2018 is tijdens cao-trajecten op meer manieren gecommuniceerd dan in het verleden. Met gerichte nieuwsbrieven kregen leden de mogelijkheid zich meer te verdiepen in het cao-traject. Een overzicht van alle communicatie staat in het hoofdstuk 'VNV in cijfers: communicatie'.

Digitalisering

Steeds meer luchtvaartmaatschappijen maken gebruik van digitale



DE VNV HOUDT GRAAG
EEN VINGER AAN
DE POLS

middelen. Niet alleen in de vluchtuitvoering, maar bijvoorbeeld ook met personeelsdossiers. De VNV houdt graag een vinger aan de pols of dat goed, maar vooral ook of dat veilig gaat. ■

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

VTZ

BESTUURSAFDELING VLIEGTECHNISCHE ZAKEN

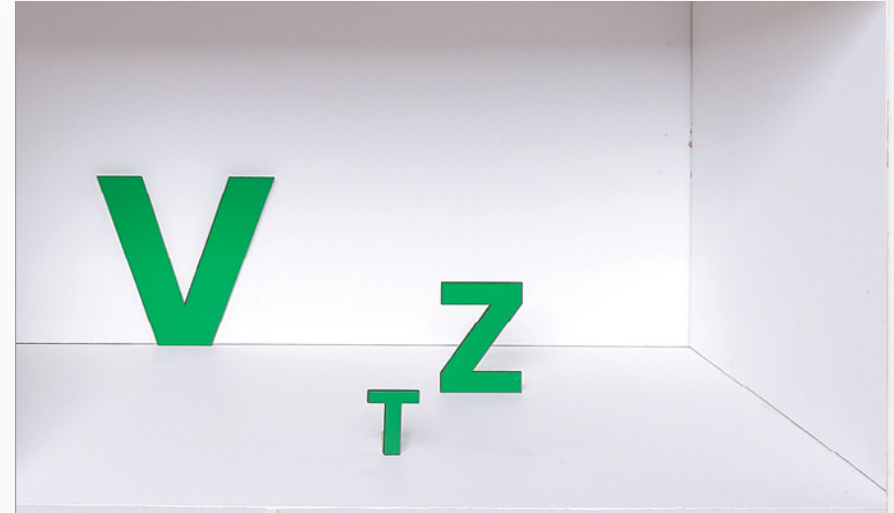
Het beroepsinhoudelijke werk vormt een belangrijk onderdeel van de VNV. De luchtvaartsector is een industrie die steeds blijft meebewegen met de nieuwste ontwikkelingen. Het leeft en het groeit. Daarom is het belangrijk dat wij als beroepsvereniging daarover meepraten. De vlieger is tenslotte eindgebruiker en eindverantwoordelijke in het hele proces.

Om het vele werk van de bestuursafdeling VTZ in goede banen te leiden is het onderverdeeld in drie commissies. Vliegtechnische Zaken (VTZ) is belast met een groot aantal zaken die te maken hebben met het opereren van vliegtuigen. De Security Commissie (SEC) heeft tot doel mee te praten en mee te denken over de ontwikkeling en handhaving van security maatregelen in de luchtvaart. De Accident Investigation Group (AIG) is een objectieve commissie die een bijdrage levert aan vliegveiligheidsonderzoeken.

ISASI 2018

Een delegatie van de VNV heeft de jaarlijkse conferentie van de internationale organisatie van vliegveiligheidsonderzoekers ISASI in Dubai bezocht. Tijdens deze conferentie gaven verschillende sprekers presentaties rond het thema 'The future of Aircraft Accident Investigation'.

De delegatie van de VNV was iets groter dan gebruikelijk omdat wij samen met de OVV en de TU Delft de conferentie volgend jaar organiseren. Het thema van ISASI 2019 zal zijn: 'Future Safety: has the past become irrelevant?'. [Lees verder ►](#)



DE VLEGER IS
EINDGEBRUIKER EN EIND-
VERANTWOORDELIJKE

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

Lees de eerste editie
van Op de Bok



DE COMMISSIE VTZ
HEEFT VEEL **NIEUWE**
MENSEN MOGEN
VERWELKOMEN

◀ terug

COMMISSIE Vliegtechnische Zaken

De commissie VTZ heeft in 2018 veel nieuwe mensen mogen verwelkomen. Behalve dat dit een goede ontwikkeling is om het kennisniveau hoog en actueel te houden, is het natuurlijk ook fijn om te zien dat dit onderdeel van de VNV veel interesse geniet onder de leden.

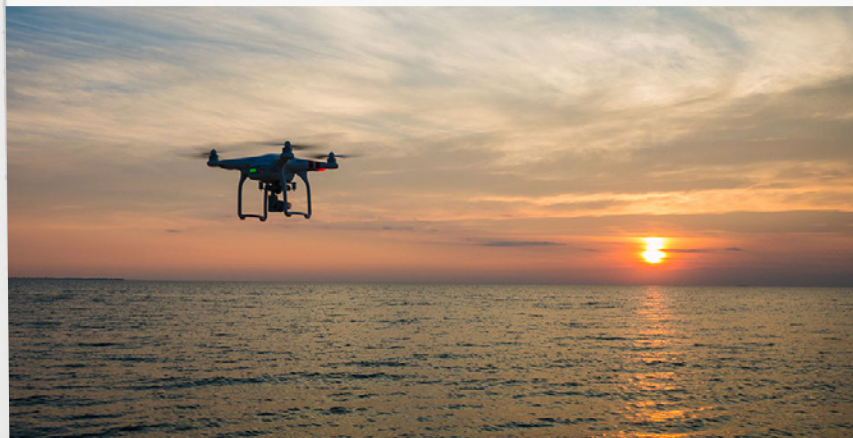
ATS IFALPA

De IFALPA-commissie Air Traffic Services heeft in 2018 een bijeenkomst gehad in Badhoevedorp. De IFALPA ATS-commissie vergadert twee keer per jaar. Eenmaal in Montreal, bij IFALPA zelf, en de andere keer bij een van de deelnemende vliegverenigingen. Gesproken werd o.a. over vermindering van separatie boven de Noord-Atlantische Oceaan en het relatief nieuwe onderwerp 'Commercial Space'. Hierbij verdienen vooral de maatregelen rond vertrek en terugkeer van deze ruimtevaartuigen aandacht.

Drones

Al jaren staat het onderwerp 'drones' hoog op de agenda bij VTZ. Binnen de landen van de Europese Unie gelden verschillende regels. Samen met ECA strijden wij in Brussel voor duidelijke en veilige regelgeving, maar zien ook toe op naleving daarvan.

2018 was ook het jaar waarin de gevaren van drones duidelijk naar voren kwamen. De vliegvelden van Heathrow en Gatwick werden stilgelegd vanwege een drone in de omgeving. Een duidelijk signaal dat de waarschuwingen die wij al jarenlang geven serieus moeten worden genomen. [Lees verder ►](#)



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ terug

Remote Towers

'Remote Towers' is een ontwikkeling waarbij de verkeersleiding niet fysiek aanwezig is in een toren, maar op afstand alles in de gaten houdt. Dit kan in de toekomst plaatsvinden bij een klein vliegveld, maar bijvoorbeeld ook op de verkeerstoren bij de Polderbaan.

De commissie VTZ volgt de ontwikkelingen nauw en heeft in 2018 een 'position paper' hierover geschreven. Daarin wordt aangegeven dat deze ontwikkeling een positief effect kan hebben, maar dan moet wel rekening gehouden worden met een aantal veiligheidsaspecten.

SECURITY COMMISSIE

Na zich negen jaren ingezet te hebben voor de Security Commissie (SEC) van de VNV, heeft Jo Schoenmaker in 2018 afscheid genomen als voorzitter. Jo is als voorzitter van de Security Commissie opgevolgd door Jeroen Kruse.

Vanuit de Security Commissie praat en denkt de VNV mee over handhaving en ontwikkeling van securitymaatregelen in de luchtvaart.

Verklaring van geen bezwaar (VGB)

Elke commerciële vlieger in Nederland heeft een 'verklaring van geen bezwaar' nodig. Maar het is niet volledig duidelijk wat de exacte procedures zijn die gelden bij het aanvragen van een VGB als de aanvrager in de afgelopen acht jaar een periode in het buitenland heeft verbleven. Dit levert soms onverwachte, en... *Lees verder ►*



Lees de tweede editie
van Op de Bok



DE COMMISSIE AIG
BEWAAKT HET PROCES
RONDOM **FLIGHT DATA
MONITORING**

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ *terug* ...in de ogen van de VNV ontorechte, weigeringen op. Dit is geen nieuw onderwerp, maar wel een waar we steeds meer aandacht aan besteden. Nu de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen weer veel vliegers aannemen, komen ook de problemen met het VGB in zicht. Sommige vliegers blijven hangen in een selectieproces, omdat de AIVD onvoldoende gegevens meent te hebben om tot afgifte over te gaan.

Hoewel de vliegers die hier last van hebben soms (nog) geen lid zijn, proberen wij toch dit probleem aan te pakken.

ACCIDENT INVESTIGATION GROUP

Martin Brussaard heeft zich jarenlang ingezet voor de commissie AIG en besloot in 2018 afscheid te nemen. Hij werd opgevolgd door Herman van der Plas als voorzitter van de AIG-commissie.

Coördinator van Dienst

Een van de taken van de AIG is het bemannen 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. Een belangrijke taak waar in 2018 gelukkig weinig gebruik van is gemaakt.

Flight data monitoring

De commissie AIG bewaakt het proces rondom flight data monitoring. Het gaat 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 2018 hebben 55 animaties plaatsgevonden bij de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Onderzoeken

De commissie AIG helpt mee met luchtvaartonderzoeken. In 2018 werden, verspreid over alle maatschappijen, elf nieuwe reactieve onderzoeken gestart. De commissie zag dit jaar een duidelijke verandering: van reactief onderzoek naar steeds vaker 'predictief' en 'proactief'. De vraag bij een proactief onderzoek is: wat zijn de risico's van een verandering? 'Mixed fleet flying' is daar een mooi voorbeeld van.

Een onderzoek heeft als doel veiligheidsrisico's identificeren en analyseren. Dat gebeurt binnen een bedrijf, maar ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) vraagt soms bijstand in een onderzoek. ■



NU DE NEDERLANDSE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN
WEER VEEL VLIEGERS AANNEMEN, KOMEN OOK DE
PROBLEMEN MET HET VGB IN ZICHT

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

PZ

BESTUURSAFDELING PROFESSIONELE ZAKEN

De bestuursafdeling Professionele Zaken is zoals altijd een belangrijke pijler binnen de VNV. Hier worden de collega's geholpen die een negatieve beoordeling, disciplinaire zaak of een medisch probleem hebben. Erg belangrijk, maar vanwege de vertrouwelijkheid natuurlijk niet te delen in een jaarverslag.

Heel soms komt een zaak wel in de media. Dat was het afgelopen jaar het geval met het alcohol-incident in Oslo. Heel vervelend voor de betrokken collega's die vanwege die openbaarheid al door de media veroordeeld waren zonder dat een onderzoek was gestart. Het zijn ook dit soort zaken waar wij onze leden in bijstaan.

Startle and Surprise

In mei is een ledenlunch georganiseerd over het onderwerp 'Startle and Surprise'. Sprekers van TNO (Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek) en het NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum) hebben in Badhoevedorp gesproken over hoe om te gaan met onaangename verrassingen tijdens een vlucht. Hoe in een 'split second' een normale vlucht compleet kan veranderen. Een boeiend onderwerp waar veel over te vertellen viel.

COMMISSIE JUNIORE VLEGERS (CJV)

2018 was ook het jaar waarin de markt in alle hevigheid op zoek was naar vliegers. De Commissie Juniore Vliegers wil potentiële vliegers informeren over zowel de positieve... [Lees verder ►](#)



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ *terug* ...als negatieve kanten van ons vak. Daarom is de VNV aanwezig op internet en beroepenbeurzen. Ook zijn bezoeken gebracht aan vlieg scholen en de Hogeschool van Amsterdam.

AEROMEDISCHE COMMISSIE

Medische onderwerpen hebben altijd een grote rol gespeeld. Elk jaar zijn er helaas enkele collega's die hiermee te maken krijgen en de VNV is beschikbaar wanneer behoefte is aan een gesprek hierover. Het lastige is dat het initiatief van de vlieger moet komen. Vanwege het beroepsgeheim zal een (bedrijfs)arts nooit informatie doorspelen naar de VNV. Gelukkig weten leden ons wel vaak te vinden in dit soort situaties en kunnen wij hulp bieden.

ITDM

In de VS en Canada is vliegen met diabetes toegestaan. Maar dan moet wel worden voldaan aan strenge eisen. Ook in Groot-Brittannië, Oostenrijk en Ierland is men bezig met een onderzoek naar vliegen met diabetes en is tijdens de huidige testfase vliegen met diabetes toegestaan op vliegtuigen met een registratie in die bewuste landen. Onder dezelfde strenge voorwaarden zouden wij ook in Nederland

graag zien dat vliegers met diabetes hun beroep mogen uitoefenen. Helaas wil de ILT daar nog niet in meegaan, ondanks dat er veel voorstanders zijn in de medische wereld. De VNV is hierover een lobby-traject gestart om de instanties die hierover beslissen van de juiste informatie te kunnen voorzien.

Cockpitstoelen

In 2018 heeft PZ zich ook uitgebreid beziggehouden met de cockpitstoelen in de Embraer bij KLM. Wij kregen veel klachten binnen van vliegers en zijn daarom ook in gesprek gegaan met het bedrijf. Met een aantal duidelijke afspraken en aanpassingen hopen we dat het probleem opgelost zal worden.

Commissie Training & Beoordeling (T&B)

Ook dit jaar heeft de commissie Training & Beoordeling meerdere leden bijgestaan. Het kan gebeuren dat een vlieger in zijn training tegen problemen aanloopt en voor een beoordelingscommissie moet verschijnen. In die situatie krijgt de vlieger advies op maat en kijkt de commissie mee of het proces door het bedrijf op de juiste manier wordt gevolgd. ■



2018 WAS OOK HET JAAR WAARIN
DE MARKT IN ALLE HEVIGHEID OP
ZOEK WAS NAAR VLEGERS

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad



INT

BESTUURSAFDELING INTERNATIONALE ZAKEN

Omdat de luchtvaartsector zich niet beperkt tot de landsgrenzen, is het ook belangrijk dat de VNV internationaal opereert. Dat doet de vereniging al vanaf het begin. Als 'founding member' van IFALPA en ECA praten wij al tientallen jaren mee en helpen op die manier de weg uit te stippelen.

IFALPA & ECA

In Luxemburg werd in maart het 73e IFALPA-congres gehouden. Twee VNV-leden werden daar geëerd door de internationale vliegergemeenschap.

Renault Bosma kreeg een 'scroll of merit' uitgereikt wegens zijn grote verdienste op het gebied van de promotie van een 'Positive Safety Culture' (tot voor kort bekend als Just Culture). Dertig jaar lang heeft hij zich bij de VNV en ECA ingezet voor een veiligere luchtvaart.

Evert van Zwol kreeg een 'Presidential Citation' voor zijn jarenlange inzet voor de Ryanair-vliegers. Zijn harde werk voor de Ryanair Pilot Group (RPG) stond aan de basis van het verenigen van de Europese Ryanair-piloten.

Binnen Europa zijn de krachten van de vliegerverenigingen gebundeld in ECA. Dichtbij de Europese besluitvorming proberen wij op die manier de luchtvaartsector veiliger en eerlijker te maken. In 2018 is veel aandacht besteed aan... [Lees verder ►](#)



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

Lees de derde editie
van Op de Bok



EEN DIRECTE LIJN MET
ONZE COLLEGA'S IN
PARIS IS VEEL WAARD



◀ *terug* ... de arbeidsomstandigheden in de luchtvaart. Sommige maatschappijen maken misbruik van hun werknemers en we zouden graag zien dat het onrecht op Europees niveau wordt aangepakt.

Franse bonden

Meerdere keren per jaar brengen wij een bezoek aan de Franse bonden, en komen de Franse bonden retour op visite in Badhoevedorp. Deze bezoeken over en weer zorgen ervoor dat de verstandhouding goed blijft. Vooral in woelige tijden is het van belang dat de communicatiekanalen open blijven. Dat we vragen kunnen stellen en de standpunten kunnen uitleggen.

Voorals in 2018 bleek dat een groot goed. De Franse cao-onderhandelingen liepen hoog op en resulteerden in het opstappen van CEO Jean-Marc Janailac. Algemene berichtgeving geeft dan niet altijd de juiste nuance weer. Een directe lijn met onze collega's in Parijs is dan veel waard.

Transnational Airlines

Een interessante ontwikkeling de afgelopen jaren is de groei van Transnational Airlines (TNA). Dit zijn luchtvaartmaatschappijen die niet vanuit één land, maar vanuit meerdere landen opereren.

Voor de vliegers van deze maatschappijen is het moeilijk om zich te organiseren. In elk land gelden andere regels en ook de afstand maakt het moeilijk. Hoewel de EU wel gezorgd heeft dat in die gevallen de regelgeving rondom veiligheid... *Lees verder* ▶

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ *terug* ... en procedures overal gelijk zijn, geldt dat niet voor de sociale gelijkheid.

Luchtvaartmaatschappijen kunnen vliegers in verschillende landen verschillende contracten laten ondertekenen.

Samen met andere Europese vliegerverenigingen is de VNV bezig uit te zoeken hoe deze vliegers zich het beste kunnen organiseren. Dat betekent een ander manier van samenwerken dan dat op dit moment via ECA gebeurt. ■



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

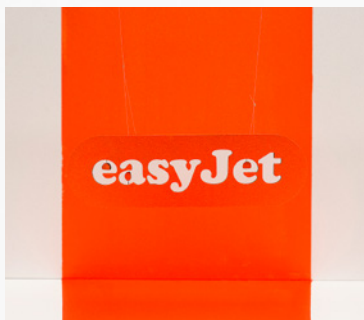
BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

ARBEIDSVOORWAARDEN





KLM

BESTUURSAFDELING KLM

Als men ooit een overzicht gaat maken van de meest bijzondere cao-onderhandelingen tussen KLM en de VNV, dan zullen die van 2018 daar zeker in voorkomen. De onderhandelingen hebben bijna driekwart jaar geduurd, maar het resultaat mag er wat ons betreft dan ook zeker zijn.

De onderhandelingen - deel 1

Begin 2018 waren de onderhandelingen tussen KLM en de VNV al aan de gang, maar liepen allesbehalve voorspoedig. Om die reden was al eind 2017 een Actie Informatie Team (AIT) opgericht.

Voor leden is het tijdens onderhandelingen altijd lastig om een goed beeld van de situatie te krijgen. Zowel vanuit KLM als de VNV krijgen vliegers informatie. Het is daarom zaak om helder en feitelijk de informatie over te brengen. Tijdens dit traject hebben de onderhandelaars dat gedaan door op gezette tijden extra informatie te verschaffen via extra Airmails. In deze nieuwsbrieven wordt dieper ingegaan op de materie dan gebruikelijk is in een Nieuwsflits.

[Lees verder ►](#)

HET IS ZAAK OM **HELDER EN FEITELIJK** DE INFORMATIE OVER TE BRENGEN



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ terug

Daarnaast zijn vier 'factsheets' gemaakt waarin zo feitelijk mogelijk uitgelegd werd waarom de partijen op sommige punten zo ver uit elkaar lagen. De onderwerpen die uitvoerig besproken werden in de factsheets waren:

- Aandelen
- Vliegers hebben teveel geleverd
- Zetel RvC
- Arbitrage aandelen

Maar de onderhandelingen bleven moeilijk verlopen. Daarom besloot de VNV op een gegeven moment het motiveren van vluchten zelf ter hand te gaan nemen.

Het AIT

In het proces blijven de onderhandelaars zowel naar de vliegers als het bedrijf toe zakelijk. Maar dat betekent niet dat de vliegers hun ongenoegen niet kunnen uiten. Daarvoor is het AIT. Zij proberen het gevoel dat onder de vliegers heerst effectief uit te dragen.

In eerste instantie gaat dat door middel van ludieke acties. De slogan 'Game Over' werd gebruikt om de buitenwereld te laten zien dat de vliegers klaar waren met de spelletjes die gespeeld werden. Via stickers en keycords konden de KLM-vliegers dat uitdragen. Maar hoe langer het duurde, hoe meer de toon verhardde.

Het akkoord

Begin april bleek er toch een beetje licht aan... [Lees verder ►](#)

**HET AIT PROBEERT HET
GEVOEL DAT ONDER
DE VLEGERS HEERST
EFFECTIEF UIT TE DRAGEN**

STROEF CAO-OVERLEG: HET AIT RUKT UIT..



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

Lees de vierde editie
van Op de Bok



EEN CAO-AKKOORD MET EEN DUIDELIJKE PLUS VOOR DE VLIEGERS WAS HET RESULTAAT



◀ **terug** ...het eind van de tunnel te schijnen. Er was duidelijk zicht op een cao-akkoord. Om de 'broedende kip' niet te verstoren werd van beide kanten besloten om de onderhandelingen in stilte voort te zetten. Dat betekende even geen communicatie naar de vliegers. Ook werd een deadline van 1 mei 2018 afgesproken. Als er dan niets lag, was het niet zinvol nog door te gaan.

Deze strategie bleek te werken. Op 1 mei 2018 om 12.00 uur schudden de beide partijen elkaar de hand. Een cao-akkoord met een duidelijke plus voor de vliegers was het resultaat.

De ledenraad

Begin juni werd het principeakkoord behandeld in de KLM-ledenraad. Het akkoord werd uitgebreid en van alle kanten belicht, waarbij het resultaat de leden op zich wel kon bekoren.

Punt van kritiek op het akkoord bleek dat de werkdrukverlichting niet meteen in zou gaan. Die kritiek verwoordden een aantal ledenraadsleden in een amendement dat een nipte meerderheid haalde. De werkdrukverlichting moest per direct worden ingevoerd. Met dit amendement veranderde het totale akkoord aanzienlijk en werden het bestuur en de ledenraad voor een dilemma geplaatst. Tijdens de ledenraadsvergadering in juli werd het geamendeerde akkoord afgewezen en moesten de onderhandelaars van KLM en de VNV weer terug om de tafel.

De onderhandelingen - deel 2

Deze onderhandelingen werden opgestart met... [Lees verder](#) ▶

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ **terug** ...een duidelijk doel. De werkdrukverlichting moet eerder ingaan. Als dat niet mogelijk is, dan moet dat gecompenseerd worden.

Hoewel dat betekende dat niet de inhoud ter discussie stond, maar enkel de tijdlijn, werd het toch lastig. Een verandering aan de tijdlijn heeft namelijk ook kosten in zich. Het tweede deel van de onderhandelingen liep dus ook allesbehalve voorspoedig.

Eind augustus werd besloten dat een bemiddeling nodig was. De twee partijen leken in een impasse te raken. Men hoopte dat een frisse blik van een neutrale buitenstaander de twee partijen weer nader tot elkaar kon brengen.

Dit lukte, en op 3 september 2018 werd het vernieuwde cao-akkoord gepresenteerd. Op 12 september werd het akkoord unaniem

door de ledenraad aangenomen.

De uitwerking

Nadat het felbevochten cao-akkoord een feit was begon het harde werk van de uitwerking. Meteen nadat de handtekeningen gezet waren kwamen al een aantal deadlines in zicht.

Ten eerste de loonsverhoging die met terugwerkende kracht inging. Maar ook de Flex-proef waar vliegers zich al voor in moesten schrijven, de vertegenwoordiging van instructeurs die vorm moest krijgen en de nieuwe verzoekenregeling die van start moest gaan.

Al met al een druk jaar, maar in december kon voor een gedeelte het resultaat al aanschouwd worden. Een duidelijke verbetering voor de vliegers.



Lees de vijfde editie van Op de Bok

EIND AUGUSTUS WERD BESLOTEN
DAT **EEN BEMIDDELING** NODIG WAS

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ terug

KLM LUCHTVAARTSCHOOL

Begin 2018 verwierpen de achterban van de Unie en de VNV (vlieginstructeurs) na een gezamenlijke achterbanraadpleging het eindbod van de KLM FA voor een driejarige cao (1 januari 2016 tot en met 31 december 2018). Daarmee belandde het cao-overleg in een impasse.

Het grote struikelblok was de loonsverhoging. Het personeel van de KLM FA vroeg een bescheiden loonsverhoging die corrigeert voor de inflatie. De laatste loonsverhoging voor het personeel van de KLM FA was inmiddels al ongeveer vijf jaar oud.

Toch is gedurende het jaar langzaam progressie gemaakt. We konden in gesprek blijven en zo in kleine stapjes richting een cao werken. Eind 2018 konden we daadwerkelijk een cao-akkoord aan de vlieginstructeurs voorleggen.

Waar in de eerste voorstellen van de school nog sprake was van een bezuinigingsronde, is daar in het gesloten akkoord geen sprake van. Het protocol voorziet juist in een jaarlijkse salarisverhoging volgens een vaste systematiek. De cao is aangegaan voor de duur van vier jaar, vanaf 1 januari 2018 tot en met 31 december 2021. ■



TOCH IS GEDURENDE HET JAAR
LANGZAAM **PROGRESSIE** GEMAAKT

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad



BESTUURSAFDELING TRANSAVIA

Begin 2018 zaten we middenin een lastig cao-traject. Het proces verliep moeizaam en de afstand tussen Transavia en de VNV leek niet op een normale manier te overbruggen.

Het eind 2017 opgerichte Actie Informatie Team (AIT) kon daarom meteen aan de slag. Stickers waren al wel gedrukt, maar veel tijd voor ludieke acties was er niet. De onderhandelingen zaten muurvast. En als er na veel trekken en duwen echt geen beweging in lijkt te zitten, blijft alleen de uiterste optie over: STAKEN! En dat gebeurde dan ook. Op maandag 19 februari 2018 legden de vliegers van Transavia, voor het eerst in haar meer dan 50-jarige bestaan, van 00.01 uur tot 12.00 uur het werk neer.

De stakingsdag

Nederlanders zijn geen stakingslustig volkje. En wanneer werknemers staken kan dat over het algemeen op weinig sympathie rekenen van de andere Nederlanders.

Het is dan ook belangrijk dat het 'hoe en waarom' duidelijk uitgelegd wordt. Daarom waren bestuurders van de VNV zelf op Schiphol aanwezig om aan de gedupeerde passagiers uit te leggen waarom er gestaakt werd.

Trots zagen we in de nieuwsuitzendingen en krantenverslagen dat de passagiers veelal het woord voor ons deden.

Lees verder ►



DE ONDERHANDELINGEN
ZATEN **MUURVAST**

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad



◀ terug

"Mensen hebben recht om hun eigen vrije tijd en sociale leven te kunnen indelen"

"Het is een hoge werkdruk en er wordt veel van ze geëist, dus ik heb begrip ja"

Een bewijs dat de boodschap bij onze passagiers goed is overgekomen. Om 12.00 uur gingen de Transavia-vliegtuigen weer de lucht in en was de eerste stakingsdag ten einde.

Diezelfde avond kregen we het bewijs dat ook bij de top van Transavia de boodschap was overgekomen. In het tv-programma Nieuwsuur vertelde CEO Mattijs ten Brink dat hij de oorzaak van de staking wel snapte.

"Ik heb ontzettend veel begrip voor de mensen die op het laatste moment te horen krijgen dat er dingen opeens anders lopen."

Vervolg van de onderhandelingen

Het eerste gesprek na de staking was een zogenaamde 'Pressure-Cooker sessie'. Daarbij werd niet zozeer onderhandeld, maar werd er gefocust op hoe de voorstellen van de VNV maakbaar waren.

Eind februari gingen de gesprekken op inhoud verder en daarna ging het snel. In de vroege ochtend van 8 maart werd het principeakkoord bereikt. Een zwaarbevochten akkoord, maar met een helder resultaat. Op de vier hoofdthema's zagen... [Lees verder ►](#)

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ *terug* ...de vliegers een duidelijke verbetering terug.

- Stabieler roosters
- Grip op vrije tijd
- Afspraken over salaris
- Een 'loss of license'-regeling

Op 22 maart vond een extra Transavia-ledenraadsvergadering plaats waarin het cao-akkoord werd besproken. Uiteindelijk werd de motie, na enkele tekstuele verduidelijkingen en een amendement, aangenomen met 17 stemmen voor, 3 tegen en 0 onthoudingen.

Uitwerking cao-akkoord

Een belangrijk onderdeel van de nieuwe cao is de blokbescherming. Ook is in het 'Protocol Verbetering Indelingen 2018' afgesproken dat de VNV mag meekijken bij crewplanning. Die samenwerking liep goed.

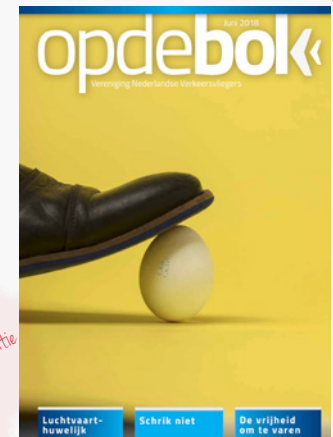
Maar ook kwamen we enkele obstakels tegen bij het uitwerken. De werkgroep 'ontslagadviescommissie' liep vast. Nadat tijdens een formeel overleg met Transavia hierover is gesproken, is deze werkgroep gelukkig weer verder gegaan wat tot een afspraak over de ontslagadviescommissie heeft geleid.

Een groter obstakel was het interpretatieverschil over C.9. Waar de VNV dacht afgesproken te hebben dat het moment tot meldingstijd het verplichte CRP-checkmoment was, dacht Transavia dat dat het moment was dat Tracking and... *Lees verder* ▶



EEN BELANGRIJK
ONDERDEEL VAN DE
NIEUWE CAO IS DE
BLOKBESCHERMING

*Lees de 20de editie
van Op de Bok*



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

Lees de zevende editie
van Op de Bok



◀ *terug* ...Control de wijziging in het schema zet. Uiteindelijk is ook daar na veel overleg een protocol met afspraken uitgerold waarin de VNV-zienswijze werd omarmd en ook nog de verschillen tussen de verschillende meldstations werden verkleind.

Ook de 'Loss of License'-regeling voor Transavia-vliegers werd in 2018 opgetuigd. Voortvarend is men te werk gegaan om deze op 1 januari 2019 in te laten gaan.

'Stichting Pensioenfonds Transavia-vliegers' opheffen

De pensioenopbouw van Transavia-vliegers is in 2016 overgegaan van SPTV naar BeFrank. Het SPTV-bestuur heeft in 2018 besloten dat het in stand houden van SPTV daarom niet meer nodig is en zichzelf zal gaan liquideren. Zij zullen dat doen zodra er een besluit is genomen over hoe de vrije reserves die nog in het fonds zitten aangewend zullen worden. ■



DE 'LOSS OF LICENSE'-REGELING
VOOR TRANSAVIA-VLIEGERS
WERD IN 2018 OPGETUIGD

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad



BESTUURSAFDELING TUI FLY

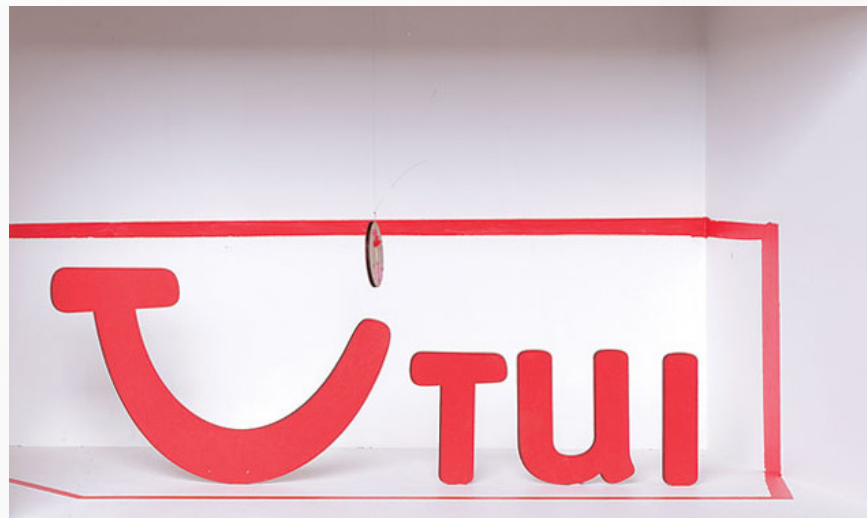
Het was de wens van TUI fly om in 2018 Mixed Company Flying van de grond te krijgen. Op zich staat de VNV daar niet negatief tegenover, maar er is een element dat voor ons belangrijk is. De vliegers mogen er niet slechter van worden en de productie van de Nederlandse vliegers moet beschermd blijven.

TUI fly wilde praten over twee vormen van Mixed Company Flying. De eerste versie houdt in dat Belgische toestellen in Nederland en door Nederlandse vliegers gebruikt mogen worden.

De tweede variant is ingewikkelder. In België geregistreerde vliegtuigen met Belgische bemanningen kunnen naar een bestemming vliegen, waarna deze door een Nederlandse bemanning retour wordt gevlogen (en andersom). Deze vorm kan wel financiële consequenties hebben voor de Nederlandse vlieger.

Op de korte termijn kon daar geen oplossing voor gevonden worden en is in mei besloten om MCF 2 niet van start te laten gaan in het zomerseizoen.

Aan het eind van het jaar bleek er toch een interpretatieverschil te zijn over de inzet van Belgische vliegers en toestellen op Nederlandse routes. De cao-teksten werden door beide partijen verschillend geïnterpreteerd en daarom is besloten een arbitrage te starten. De behandeling zal in 2019 plaatsvinden. Het onderwerp MCF is voorlopig nog niet van de agenda.



Cao-actualisatie

Misschien een klein onderwerp, maar niet minder belangrijk. Eind 2018 is de actualisatie van de cao volbracht. Waar eerst de teksten verspreid waren over verschillende documenten, zijn die nu bijeengebracht in een overzichtelijk document. Zoals gebruikelijk werd het nieuwe cao-document aan de leden voorgelegd via digitale stemming. Met 94,8 procent van de stemmen voor is het daarbij aangenomen. ■

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad



BESTUURSAFDELING MARTINAIR

In de eerste maanden van 2018 begon de discussie waar we het hele jaar mee bezig zijn geweest en die uiteindelijk zelfs bijna tot een arbitrage leidde. Bij de VNV ontvingen we steeds meer signalen dat Martinair de 'Conex-regeling' anders toepaste dan met ons is afgesproken.

Conex-16

De Conex gold als flexibiliteitsmaatregel en kon alleen incidenteel gebruikt worden bij verstoringen of afwijkingen van de schema's vanuit Zuid-Amerika naar Amsterdam, met als doel de operatie uitvoerbaar te houden. Toen bleek dat de Conex al lang van tevoren in het schema van de vlieger verscheen werd duidelijk dat Martinair, tegen de geest van de regeling, de WRR oprekte met de Conex.

Het hele jaar sleepte deze discussie zich voort. Maandenlang hebben we geprobeerd een oplossing te vinden. Helaas bleek een oplossing of tussenoplossing niet af te spreken. Waarbij we de conclusie trokken dat het bedrijf willens en wetens de cao-afspraken naast zich neerlegde. De stap naar een arbitrage kwam zodoende in zicht.

Maar omdat ook de cao-overleggen van start zouden gaan, is besloten om eerst te kijken of dit geschil daarbij ook opgelost kon worden. [Lees verder ►](#)



DE STAP NAAR EEN ARBITRAGE
KWAM ZODOENDE IN ZICHT

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ terug

Start cao-overleg

Het cao-overleg begon nadat via e-mailoproepen en vliegervergaderingen een helder beeld was gevormd van de wensen van de Martinair-vliegers.

De onderhandelingsdelegatie ging met een duidelijk doel de gesprekken in. Een gebalanceerd akkoord waarbij rekening wordt

gehouden met ieders belangen. De captains en first-officers, de wens tot vacatures en het bedrijf.

Daarnaast moesten een aantal discussiepunten duidelijk vastgelegd worden, zoals de hierboven genoemde Conex-regeling.

Eind 2018 waren de onderhandelingen nog aan de gang. ■



Lees de achtste editie van Op de Bok



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

The image shows the easyJet logo, which consists of the word "easyJet" in a white, bold, sans-serif font. The logo is centered within a white rectangular box with rounded corners. This box is placed on a solid orange background. The entire composition is set within a white frame that has a black border at the top and bottom, and the sides are white, creating a tunnel-like effect.

easyJet

BESTUURSAFDELING EASYJET

Begin 2018 is het protocol uitwerking 'Netto Pensioenregeling Vliegers easyJet' behandeld en aangenomen. Hiermee zijn alle pensioenafspraken uit het principeakkoord definitief vastgelegd in de cao.

Cao-traject

Terwijl onderdelen uit de vorige cao nog uitgewerkt worden, zoals de hierboven genoemde pensioenregeling, kwamen de nieuwe onderhandelingen ook alweer in zicht. In de zomer van 2018 is via e-mail en vliegervergadering een inventarisatie gemaakt van de wensen en ideeën van easyJet-vliegers voor het komende cao-traject.

Het werd duidelijk dat het grootste pijnpunt ligt bij de beloning. Vliegers in Amsterdam doen hetzelfde werk als collega's in andere landen, maar voor een lager (bruto) salaris. Dit verschil moet verkleind worden.

Naast de beloning is het uiteraard belangrijk te zorgen voor voldoende rust tussen de diensten. Een belangrijk punt dat naar voren kwam is dat de verantwoordelijkheid hiervoor teveel naar de vlieger wordt verschoven, terwijl dit in de ogen van onze vliegers een gezamenlijke verantwoordelijkheid zou moeten zijn.

De onderhandelingen

In oktober begonnen de eerste verkennende gesprekken met easyJet. Na een aantal sessies bleek in december dat het gat



tussen de salarisvoorstellen van de VNV en easyJet nog levensgroot is. Ook over de WRR moesten nog wel een paar hordes genomen worden.

Eind 2018 was er dus nog geen cao-akkoord. In het nieuwe jaar gingen de onderhandelingen verder. ■

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

RYANAIR

BESTUURSAFDELING RYANAIR

Op 12 januari werd via een referendum de erkenning van Ryanair door de VNV-leden goedgekeurd. De VNV-geschiedenis kent maar weinig bestuursafdelingen die zo'n woelige start en verloop hebben doorgemaakt. Gelukkig kregen zij de volledige steun van de VNV.

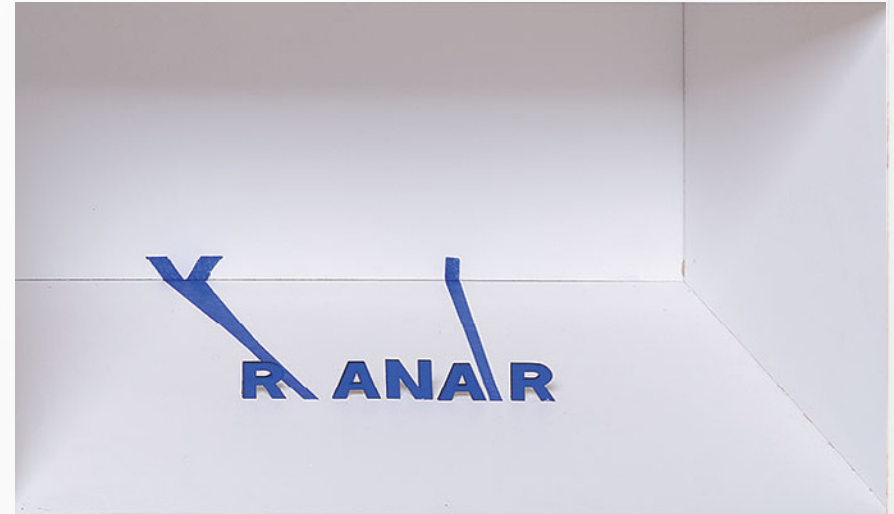
Gesprekspartner

De VNV had natuurlijk allang de in Nederland gestationeerde Ryanair-vliegers willen vertegenwoordigen. Maar voorheen werd dat altijd tegengehouden door het bedrijf. Zolang Ryanair de VNV niet erkende als gesprekspartner konden we natuurlijk weinig betekenen voor de vliegers.

Dankzij het verenigen van de piloten in de verschillende basissen en de daaruit voortvloeiende internationale samenwerking tussen de verschillende vliegerverenigingen in Europa kon een gezamenlijke strategie worden uitgezet. Hiermee werd de verdeel-en-heersstrategie van het Ierse bedrijf doorbroken. In december 2017 kondigde Ryanair aan dat het in gesprek zou gaan met vakbonden. Al was het wel onder complexe eisen.

Start van de gesprekken

In de lente van 2018 begonnen de eerste voorzichtige gesprekken. De verwachtingen van de VNV-delegatie waren niet hoog, maar werden al snel naar beneden bijgesteld. Toch bleef de ambitie een volwaardige cao af te spreken en verschijnen... *Lees verder* ►



DE VNV-GESCHIEDENIS
KENT MAAR WEINIG BE-
STUURSAFDELINGEN DIE
ZO'N WOELIGE START
HEBBEN DOORGEMAAKT

RYANAIR
MUST
CHANGE !

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ *terug* ...de onderhandelaars met uitgewerkte voorstellen op het gebied van salaris, jaarverlof, senioriteitsprincipes, loondoorbetaling bij ziekte en pensioen.

Maar helaas werd geen luisterend oor gevonden. Ryanair erkende de VNV weliswaar als gesprekspartner, van een normale overlegstructuur is nimmer sprake geweest. Zo meende Ryanair o.m. de samenstelling van de VNV-delegatie te mogen dicteren.

Actie Informatie Team

Op 13 juli werd een Algemene Vergadering (AV) gehouden in Badhoevedorp. Daarin lag het bestuursbesluit voor 'dat er geen verhindering is voor het houden van arbeidsvoorwaardelijke ac-

ties en/of werkonderbrekingen bij Ryanair'. Via een referendum stemden alle leden massaal voor dit voorstel.

Hierdoor kon de VNV, net als andere vliegerverenigingen in heel Europa, voorbereidingen treffen voor acties. Een AIT werd opgericht die de Europese slogan 'Ryanair must change' overnam.

Staking

De VNV kondigde nadat de gesprekken in een werkelijke impasse waren beland een staking aan die Ryanair via een kort geding probeerde te blokkeren. Dat mislukte, de rechter stelde de VNV in het gelijk. Wel eiste de rechter dat de VNV 72 uur van tevoren de aankondiging van een volgende staking zou doen. In dat geval mag Ryanair geen stakingsbrekers invliegen. Bovendien stelde de rechter de VNV in het gelijk: Ryanair u heeft geen zeggenschap over de VNV-delegatie.

Op 10 augustus vond een 24-uurs staking plaats. Niet alleen door de Nederlandse Ryanair-vliegers, maar ook de Ierse, Zweedse, Belgische en Duitse.

Een harde klap

Het signaal dat we met de staking probeerden af te geven is helaas niet aangekomen. De gesprekken verliepen onveranderd stroef. De cao-wensen van de vliegers waren aan dovemansoren gericht. Om die reden werd een nieuwe staking aangekondigd voor 28 september.

Maar na wederom een succesvolle staking... *Lees verder* ►



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ *terug* ...kwam de harde klap. Ryanair besloot als wraakactie meerdere bases te sluiten, waaronder die in Eindhoven.

De schok was groot, maar tegelijkertijd leverde het ook meer strijd lust op. Hierdoor werd duidelijk dat Ryanair geenszins van plan was zich ook maar enigszins redelijk op te stellen. De strijd werd er niet minder om. De bakens moesten alleen verzet worden.

Strijd voor een sociaal plan

Hoewel de keuze van de sluiting zeker gezien moet worden als een wraakactie, kan daar op zich niets tegen gedaan worden. Dat is een keuze van een zelfstandig bedrijf.

Waar wij ons vanaf dat moment wel voor konden inzetten was een keurige afhandeling. Want al meteen kregen de Ryanair-vliegers een 'vrijwillige' keuze om naar de randen van Europa te verhuizen of ontslag te nemen.

De weg naar de rechter zette zich dus voort. En de rechter stelde ons weer in het gelijk. De sluiting van Eindhoven werd als een wraakactie voor de eerdere staking gezien. Bovendien oordeelde de rechter dat Ryanair zijn vliegers niet eenzijdig en gedwongen mag overplaatsen naar een buitenlandse Ryanair-basis. De vliegers die niet voor deze 'vrijwillige' overplaatsing kozen dienden door Ryanair naast doorbetaald ook tewerkgesteld te worden vanaf Eindhoven. Op dat moment had Ryanair de vliegtuigen al overgeplaatst naar andere bases...

Ondanks de uitspraak van de rechter bleef Ryanair bij de sluiting

van Eindhoven en zette Ryanair een ontslagprocedure via het UWV in gang. Zij baseert de sluiting, i.t.t. de uitspraak van de rechter, op economische gronden. Deze grond bestrijdt de VNV uiteraard. Daarnaast was Ryanair vergeten de werknemersorganisaties te kennen in de ontslagprocedure. Ryanair werd eind 2018 gedwongen toch weer met de VNV om tafel te gaan zitten. Helaas bleek het meer het afhandelen van een, door de UWV opgelegde, formaliteit te zijn dan daadwerkelijk een poging van Ryanair om serieus tot een acceptabele oplossing te komen.

Doorstroming andere werkgever

De Ryanair BA heeft zich in de tussentijd ingezet om de mogelijkheden naar andere betrekkingen bij andere maatschappijen te onderzoeken. Vooral met Transavia is er constructief overleg gevoerd en zijn er feitelijke oplossingen afgesproken. ■

RYANAIR BESLOOT ALS
WRAAKACTIE MEERDERE
BASES TE SLUITEN

Lees de tiende editie
van Op de Bok



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

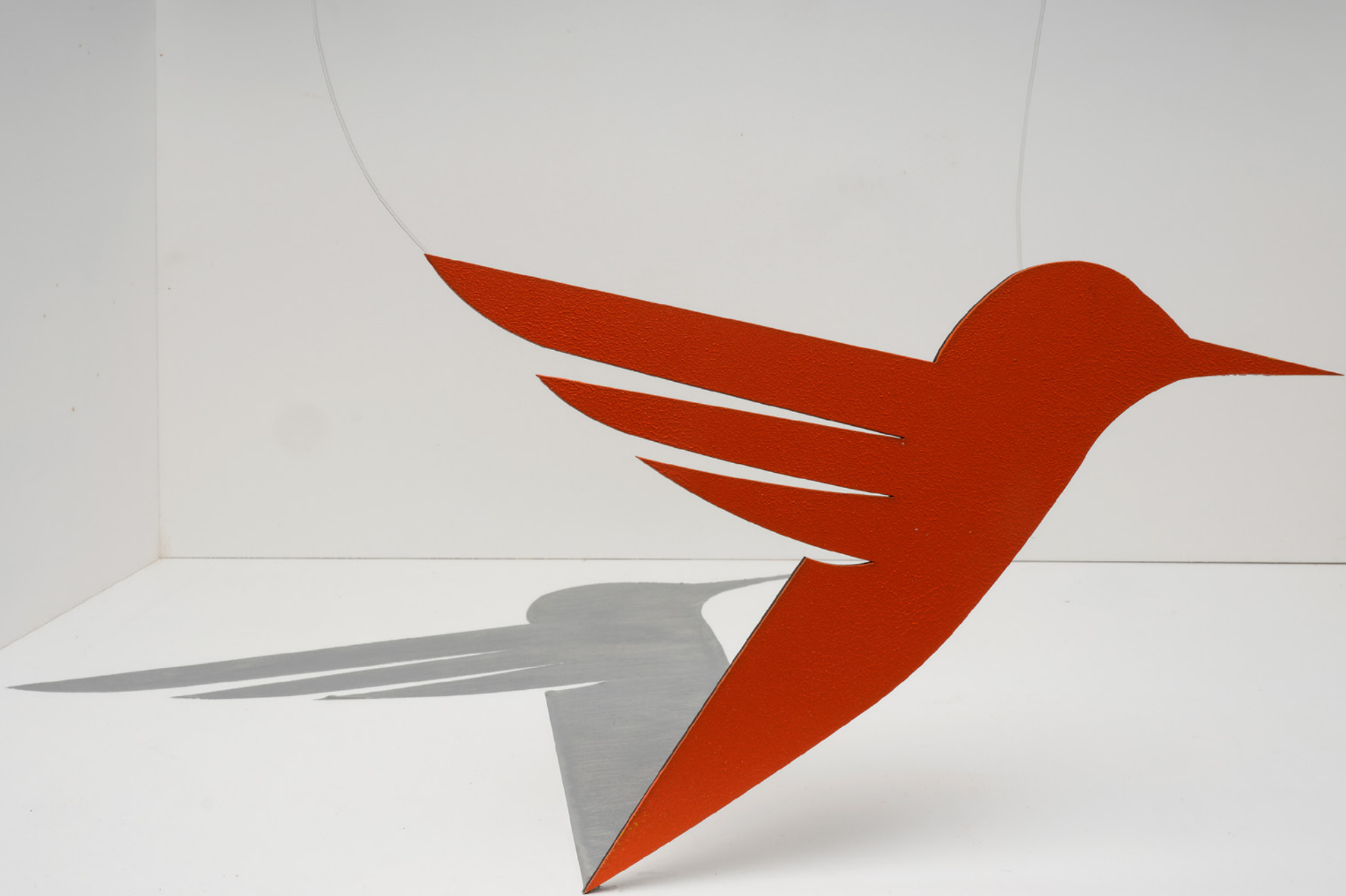
VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad



BESTUURSAFDELING HELIKOPTERZAKEN - CHC HN

Het jaar 2018 is voor de CHC-vlieger een achtbaan geweest. De eerste maanden van het jaar stonden in het teken van overtolligheid. Dat was tenminste het standpunt van het bedrijf. De VNV was niet overtuigd en wilde graag cijfers zien voordat meegewerkt zou worden aan een reorganisatie.

Wat wij vooral problematisch vonden was de melding van overtolligheid in combinatie met overwerkuren, inhuur en een groot uitstaand saldo aan vakantiedagen. De theorie en praktijk leken ons onverenigbaar. Zo riep de berekening van het aantal FTE wat overtollig zou zijn, zowel bij de OR als de VNV, een hoop vragen op.

De discussie over Bijlage 13 leidde tot onrust en verwarring. Het contact tussen CHC, ondernemingsraad en de VNV liep ook niet altijd soepel.

Het hele proces van begin 2018 begon in de zomer echter langzaam te draaien. Door het vertrek van een aantal vliegers naar CHC corporate en naar een andere operator was er geen sprake meer van gedwongen ontslagen.

Sterker nog, langzaam begon het erop te lijken dat er te weinig vliegers in Den Helder waren. Een volledige draai ten opzichte van begin 2018.

Cao-overleg

Op 31 december 2018 liep de cao af en daarom zijn in de herfst gesprekken over een nieuwe cao opgestart.



In dezelfde periode is ook de cao 2017-2018 geactualiseerd. Op 27 november hebben de leden deze goedgekeurd. Daarmee konden de gesprekken over een nieuwe cao in 2019 van start gaan. ■



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad



BESTUURSAFDELING HELIKOPTERZAKEN - NHV

Met open armen werden de NHV-vliegers begin 2018 welkom geheten bij de VNV. De uitslag van het referendum liet daar geen twijfel over bestaan. Met ruime meerderheid stemden de leden voor erkenning van helikopterbedrijf Noordzee Helikopters Vlaanderen BV.

De gesprekken beginnen

Snel na de erkenning heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de base manager Den Helder en de VNV. Hierbij zijn voorzichtig de eerste stappen gezet die nodig zijn om tot een cao te komen. Eind mei kwam daadwerkelijk de goedkeuring vanuit het management dat de base manager cao-onderhandelingen mocht starten.

Terughoudendheid

Het cao-proces vorderde amper. We ontdekten dat bij NHV grote terughoudendheid bestaat voor het fenomeen cao. Het bedrijf houdt liever vast aan het 'personeelshandboek'. Om het traject toch te versnellen heeft de VNV toen een procesvoorstel gedaan.

In november bleek dat NHV toch niet openstaat voor een cao. De nieuwe base manager had nog geen mandaat en op zijn vroegst konden begin 2019 de gesprekken gaan plaatsvinden.

Dit leidde natuurlijk tot teleurstelling bij de VNV en de NHV-vliegers. Tijdens een vliegervergadering in december is dit uitgesproken naar het bedrijf door middel van een brief. Daarin werd nogmaals opgeroepen snel aan tafel te komen.



HET CAO-PROCES VORDERDE AMPER

Uiteindelijk heeft de VNV een AIT opgericht om NHV toch ietwat onder druk te zetten. Dit had het gewenste resultaat. NHV kwam met een datum voor het eerste overleg. ■

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

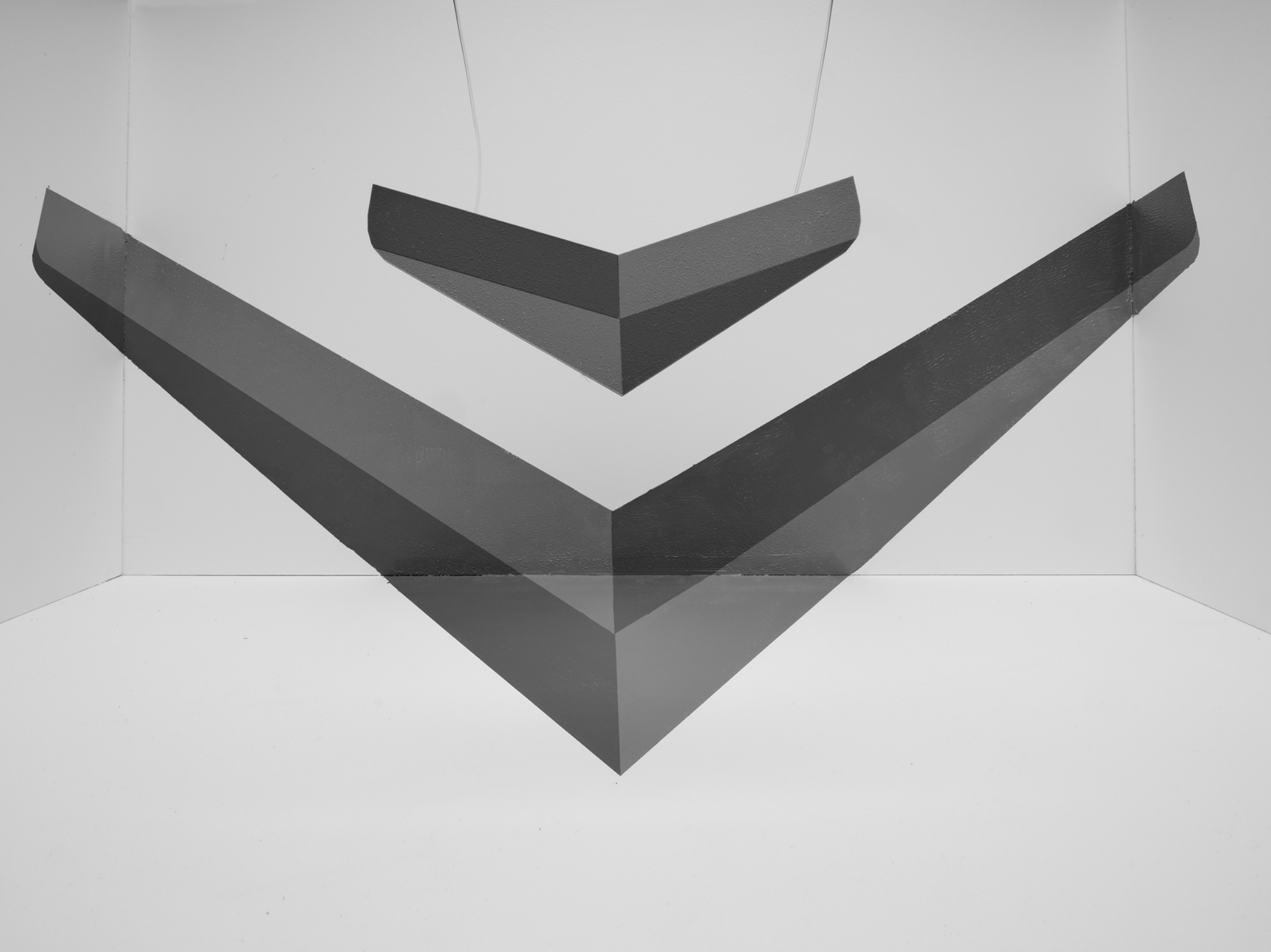
VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad



LEDENRAAD

2018 was het jaar waarin een nieuwe ledenraad werd gekozen uit de KLM- en Transavia-leden. Het resultaat van de verkiezingen liet zien dat onze leden erg betrokken zijn bij de VNV. De KLM-ledenraad groeide van 88 naar 99 leden. De Transavia-ledenraad groeide van 28 naar 45 leden. In beide gevallen is dat bijna een volledige bezetting.

Om nieuwe ledenraadsleden te helpen met hun nieuwe rol, biedt de VNV een basisintroductiecursus aan. Hierdoor kunnen zij met voldoende kennis beginnen aan hun werkzaamheden.

Beide ledenraden kregen te maken met een cao-akkoord en de daarbij horende debatten, protocollen en amendementen. Dat zorgde voor vuurwerk en wanneer iemand ooit twijfelt aan het democratische gehalte van de VNV, dan is dit jaar zeker het tegendeel bewezen! Zowel de Transavia- als de KLM-ledenraad heeft laten zien dat ze de moeilijke beslissingen niet uit de weg gaat.

KLM-ledenraad

De cao-onderhandelingen beheersten het grootste gedeelte van het jaar. Toen de onderhandelaars terugkwamen met het resultaat is daar ook intensief over gesproken.

De ledenraad was tevreden over de inhoud van het akkoord, maar niet met de tijdlijn. Via een amendement is dat aangepast, maar dat bleek een significante wijziging. Het gevolg... [Lees verder ►](#)



Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad

◀ *terug* ...was dat de delegatie terug naar de onderhandelingstafel moest.

Toen het tweede resultaat werd voorgelegd aan de ledenraad was het akkoord dan ook sneller behandeld dan daarvoor. Inhoudelijk was de discussie al gevoerd. Met de veranderingen kwam de onderhandelingsdelegatie aan de wensen van de ledenraad tegemoet. Met ruime meerderheid werd het akkoord eind september aangenomen.

Transavia-ledenraad

Voor het eerst in de geschiedenis vond een werkonderbreking bij Transavia plaats. Die beslissing kwam niet uit de lucht vallen. Gedurende het hele onderhandelingsproces hield het bestuur de ledenraad op de hoogte. Iedereen wist zodoende dat het cao-traject langzaam tot stilstand kwam.

En wanneer het dan daadwerkelijk gebeurt, is de verhouding tussen bestuur en ledenraad erg belangrijk. De ledenraad spreekt namens al haar vliegers en moet dus goed doordrongen zijn van het sentiment dat heerst.

Na de werkonderbreking belandde het cao-traject in een stroomversnelling. En binnen een maand lag het cao-akkoord op tafel.

Het nieuwe protocol werd van alle kanten belicht. Over wat er afgesproken is met de werkgever en hoe die afspraken dan worden nagekomen. Dat is vaak een bittere strijd waarin de controlerende taak van het ledenraadswork goed tot uiting komt.

MET DE VERANDERINGEN KWAM DE
ONDERHANDELINGSDELEGATIE AAN
DE WENSEN VAN DE LEDENRAAD
TEGEMOET



*Lees de editie
van Op de Bok*

Het cao-akkoord werd uiteindelijk aangenomen met een ruime meerderheid. ■

Dagelijks Bestuur

VNV in cijfers

Expertise Platformen

VEILIGHEID

BEROEPSINHOUDELIJK

MAATSCHAPPELIJK

ARBEIDSVOORWAARDELIJK

Ledenraad