

## Nieuwjaarsreceptie 2019

Dames en heren,

Onderhandelen met je eigen werkgever over een CAO is een 'balancing act'. Een van de uitgangspunten van de VNC in die onderhandelingen is dat goede arbeidsvoorwaarden voor onze leden belangrijk zijn, maar dat als je daar als bedrijf mee omvalt je daar vervolgens niet zoveel aan hebt. In de onderhandelingen leidt dat dus tot een 'balancing act' tussen het belang van de werknemer en het belang van de onderneming. Het feit dat de bestuurders van de VNC zelf werknemer zijn bij de maatschappij waar ze mee onderhandelen is een garantie dat bij hen goed op het netvlies staat dat goede arbeidsvoorwaarden hand in hand gaan met een gezond bedrijf.

Ik ben er heel erg trots op dat de VNC-bestuurders van alle secties ook dit jaar weer hebben laten zien dat ze die 'balancing act' beheersen en dat ze naar eer en geweten hun leden hebben gediend. Daar wil ik ze een applaus voor geven en als de aanwezige werkgevers het met mij eens zijn, mogen ze met mij mee klappen.

Over de CAO die KLM-sectie voorzitter Chris van Elswijk met zijn medebestuurders als eerste wapenfeit van 2018 bij KLM afsloot, is al veel geschreven en gezegd. Twee en een half jaar touwtrekken over pensioen en bezuinigingen gingen daaraan vooraf. De apotheose was het eindbod van KLM dat door het cabinepersoneel massaal naar de prullenbak werd verwezen en het uiteindelijke akkoord tussen de VNC en KLM dat wel werd omarmd. Met de winstdeling, salarisverhoging en de invoering van het nieuwe M-class product met de daarbij behorende cabinebemanningssamenstelling zijn de belangrijkste afspraken van dat akkoord in 2018 geïmplementeerd.

Bij KLC zagen bestuurders Ilona Lafertin en Andrea de Vries zich genoodzaakt in 2018 een ultimatum te stellen voor er een CAO-voorstel kwam te liggen dat recht deed aan de harde werkers die onze KLC-ers zijn. Onze transavia-bestuurders Angela Visser en Antonie Kloots sleepten op het scheiden van de markt in 2018 een CAO in de wacht die invulling geeft aan een lang gekoesterde wens om in de roosters rekening te houden met levensfasen, met name die waar de onregelmatigheid en het 's nachts werken gaan opbreken.

Ron Snijder en Farah van Keeken, de bestuurders van onze easyJet-sectie, hebben een huzarenstukje geklaard. Een eerste CAO die vanaf niets moest worden opgebouwd. Ondanks het feit dat de belangrijkste onderwerpen bekend waren: loon, pensioen en betaling ziekte-dagen, moesten er veel meer afspraken gemaakt worden om een volwaardige CAO af te leveren. Dat lukte in goede harmonie met het management van easyJet, maar een heel lastige beslissing volgde toen bleek dat met name op de hoogte van de loonstijging 50% van de leden tegen het akkoord stemde. In onze statuten staat dat bij het staken der stemmen de voorzitter beslist. Wat bij geen enkele andere sectie ooit is voorgekomen trof onze easyJet-voorzitter in zijn eerste jaar, bij zijn eerste ledenstemming over een CAO. Hij besloot wijs, ging terug aan tafel en haalde een 80% overwinning op het bijgestelde akkoord.

De VNC kiest er bewust voor om verder te kijken dan alleen afspraken tussen werkgever en werknemer. De politiek, het maatschappelijke debat en de Europese regelgeving hebben veel invloed op de arbeidsvoorwaarden en werkgelegenheid van cabinepersoneel. Hoe belangrijk het is om het belang van een gezonde luchtvaartsector te bepleiten, wordt geïllustreerd door het feit dat het woord *Vliegschaamte* een serieuze kandidaat was voor de verkiezing van woord van het jaar. Het is uiteindelijk *Blokkeer Fries* geworden, maar gezien het maatschappelijke debat had het met mij niet verbaasd als *Vliegschaamte* gewonnen had.

In 2018 hebben we daarom vol gas gegeven op het onder de aandacht brengen van de gevaren van de voorgenomen vliegtax en de beperking van de groei op Schiphol. Ik vraag mij wel eens af of de militante bewonersgroepen allemaal op fietsvakantie gaan in de Ardennen. Iedereen profiteert van de economische activiteit en de connectiviteit van Schiphol, maar het 'not in my backyard' viert hoogtij in de discussie rond Schiphol en Lelystad.

Zo'n zelfde schisma ontstaat rond vliegveiligheid. Natuurlijk moeten de motoren er niet mee ophouden in de lucht, maar de mate waarin veiligheid toch vooral mensenwerk is, staat bij de politiek maar beperkt op het netvlies. Afkalkende arbeidsvoorwaarden leiden tot vermoeid en onervaren cabinepersoneel aan boord. Er hoort nu juist goed opgeleid, gemotiveerd en uitgerust cabinepersoneel rond te lopen aan boord van alle luchtvaartmaatschappijen, niet alleen in Europa, maar overal. Daarom moeten we aandacht blijven vragen voor oneerlijke concurrentie en voor intimidatie van cabinepersoneel op het gebied van incidentmelding en fatigue-melding. Dat bevordert pas echt de vliegveiligheid.

2018 was een goed jaar voor de VNC met goede arbeidsvoorwaardelijke afspraken en een substantiële ledenaanwas. Wij kijken alleen vandaag nog heel even om naar vorig jaar, want we moeten door. Weg met de vliedschaamte, ik daag iedereen die hier aanwezig is om in 2019 een woord te zoeken dat recht doet aan de trots waarmee wij ons vak uitoefenen. Kijken of we daar de verkiezing van woord van het jaar 2019 mee kunnen winnen.

Dames en heren, welkom op de nieuwjaarsreceptie van de VNC! Ik wil het glas met jullie heffen op een gezond en succesvol 2019 voor de luchtvaart in het algemeen en het cabinepersoneel in het bijzonder!