

VAKBOND NVLT WIJST LOONSVERLAGING BIJ KLM VAN DE HAND



25 juli 2020 - 12:16 | Door: Niek Vernooij | Foto: Reismedia

SCHIPHOL - Gedwongen ontslagen onder de luchtvaarttechnici bij KLM lijken zo goed als zeker van de baan, nu een fors aantal medewerkers heeft aangegeven in te willen gaan op VVR. Hoe de reorganisatie bij de luchtvaartmaatschappij eruit komt te zien is nog onbekend, maar inleveren op salaris wijst vakbond NVLT bij voorbaat van de hand.

De Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici (NVLT) heeft ruim zevenhonderd leden, die werkzaam zijn bij KLM E&M, Regional Jet Center en Transavia, plus daarnaast het in Den Helder gevestigde CHC Helicopters. Onder de luchtvaarttechnici die de NVLT vertegenwoordigt vallen grondwerktuigkundigen en monteurs, werkzaam op verschillende afdelingen.

Turbulente tijden

Net als voor de hele luchtvaartsector kijkt het NVLT-bestuur op turbulente en tegelijkertijd frustrerende maanden. "Ik heb best wel een paar keer gevloekt voor de televisie", zegt Dirk-Jan van den Heuvel, vice-voorzitter van de NVLT. "Vooral als mensen zonder kennis uitspraken doen. Ze weten vaak niet waar ze over praten. Ook de luchtvaartspecialisten in de Tweede Kamer: dat is echt een drama."

"Het is opvallend dat de mensen in de Eerste Kamerleden wat betreft de staatssteun aan KLM juist erg goed geïnformeerd waren", vult NVLT-voorzitter Robert Swankhuizen aan. "Zelfs de linkse partijen in de Eerste Kamer hadden best een goed verweer. Het niveau ligt daar in ieder geval een stuk hoger dan in de Tweede Kamer. Daar is het alleen maar een kwestie van profileren."

Zoals bekend zijn de vakbonden niet blij met de voorwaarden die het Kabinet zonder raadpleging van de vakbonden heeft verbonden aan de staatssteun voor KLM. De NVLT vormt daar geen uitzondering op. "Het wordt een drama. In onze ogen krijgen KLM en de werknemers door de absurde eisen niet

eens de kans om er weer bovenop te komen. De regering wil dat KLM competitiever wordt, maar de gestelde voorwaarden maken de maatschappij juist zo non-competitief mogelijk.”

Swankhuizen doelt op kostenreductie van vijftien procent, de nachtvluchtreductie en de milieueisen, plus de aflossing van de leningen, in economisch bar slechte tijden. “Hoe kan KLM dan nog competitief zijn?”, vraagt hij zich af. “Het lijkt er op dat alle bonden buitenspel zijn gezet en dat ‘de nieuwe vakbond van Wopke’ alleen met de KLM heeft onderhandelt. Zoiets accepteren de NVLT-leden nooit omdat zij straks de prijs betalen om de leningen en de extra eisen terug te kunnen betalen.”

Van den Heuvel: “Het beeld dat wordt gecreëerd naar de buitenwereld is dat we een bedrijf met een slechte bedrijfsvoering waren. Terwijl we de afgelopen vier jaar qua rendement tussen de zeven en negen procent zaten. Dat was in de afgelopen honderd jaar juist nog nooit zo hoog.”



Sein op rood

De Europese Commissie heeft inmiddels groen licht gegeven aan de Nederlandse staatssteun aan KLM, ondanks een gezamenlijke brief van de vakbonden aan Europees Commissaris van Mededinging Margrethe Vestager. Daarin stellen de bonden dat de voorwaarden in strijd zijn met verdragen zoals die van de International Labour Organization (ILO). Het NVLT-bestuur hoop dat de brief het groene licht alsnog ongedaan kan maken.

Eerder deze week werd bekend dat KLM Engineering & Maintenance nog dit jaar afscheid neemt van meer dan vierhonderd werknemers, die zich aanmeldden voor de vrijwillige vertrekregeling (VVR). Hoewel de NVLT verwacht dat gedwongen ontslagen bij de onderhoudsdivisie van KLM hierdoor vermeden kunnen worden, had er volgens de vakbond meer in gezeten. “Die VVR is niet tot stand

gekomen in samenspraak tussen de bonden en KLM. Wij hadden graag gezien dat de VVR aantrekkelijker was geweest”, zegt Swankhuizen.

“Nu was de regeling eigenlijk alleen de moeite waard voor werknemers vanaf 63 jaar, die dicht tegen hun pensioen aanzitten. Helaas was dat niet het geval voor medewerkers van 61 of 62 jaar. Als de VVR belastingtechnisch aantrekkelijker zou zijn geweest – en die mogelijkheid was er – dan hadden er zo duizend man meer gebruik van gemaakt.”

Volgens Van den Heuvel zou de regeling met een paar aanpassingen meer specifiek veel interessanter zijn geweest voor vier- tot vijfhonderd ervaren, duurbetaalde krachten bij de onderhoudsdivisie. “Ik snap dat ze hebben gekozen voor een generieke regeling, maar ze hadden er veel slimmer mee om kunnen gaan.”

Beter in Frankrijk

Wat steekt bij de NVLT is dat de vrijwillige vertrekregeling van collega's bij Air France een stuk aantrekkelijk is. “De Franse minister van Financiën, Bruno Le Maire, zegt gewoon: er komen geen gedwongen ontslagen. Dat heb ik Wopke (Hoekstra, red.) niet horen zeggen.”

De VVR is in Frankrijk financieel veel aantrekkelijker omdat er daar veel minder belasting over betaald hoeft te worden, plus het feit dat het personeel met 63 jaar met pensioen gaat. “De eenheid van Air France-KLM, die naar buiten toe zo wordt gepretendeerd, wordt daarmee wel de nek omgedraaid”, stelt Swankhuizen.

“De Air France-medewerker behoudt gegarandeerd zijn baan, krijgt een veel aantrekkelijkere VVR en kan eerder met pensioen. KLM'ers worden ontslagen of moeten tot twintig procent salaris inleveren.” Van den Heuvel benadrukt dat de VVR in Frankrijk geregeld is bij wet. “Als je veertig jaar gewerkt hebt, ga je met pensioen. Dat is iets waar het bedrijf geen invloed op kan uitoefenen.”

De VVR is volgens de NVLT dus niet bepaald een lot uit de loterij voor het personeel. “Degene die er het meest van profiteert is Hoekstra zelf”, zegt Swankhuizen. “Want de helft van het bedrag dat vertrekkende medewerkers ontvangen vloeit naar de Belastingdienst.” Van den Heuvel: “Je motiveert die mensen om weg te gaan maar de achterkant van het gelijk is dat die mensen het eigenlijk zelf betalen.”

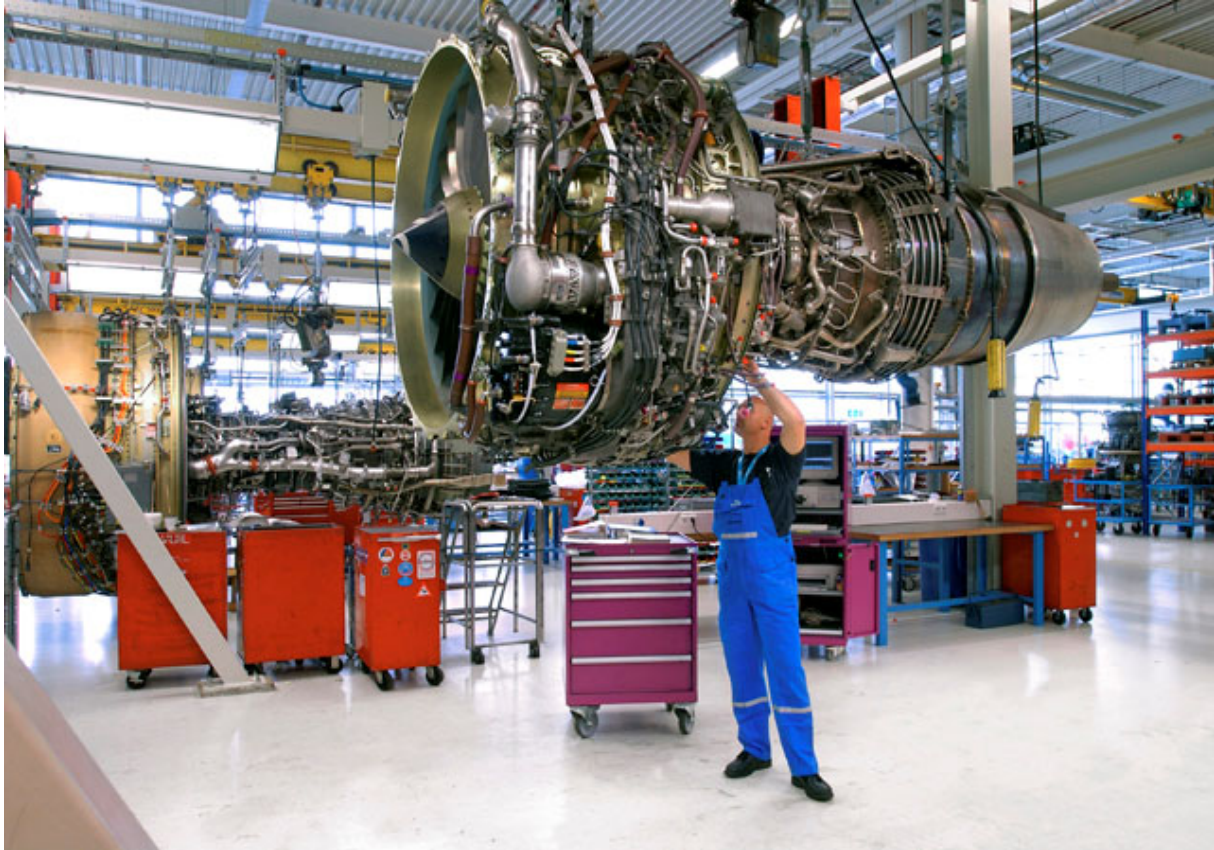
Wachten op KLM

Ondertussen hebben de vakbonden nog steeds geen idee hoe de reorganisatie bij KLM eruit komt te zien. Topman Pieter Elbers zei in juni dat eind deze maand de contouren daarvan bekend zouden moeten worden, maar gesprekken met de vakbonden daarover zijn er nog niet geweest en staan vooralsnog niet op de agenda.

Swankhuizen begrijpt niet waarom het zo lang moet duren. “Die berekening is simpel, want de prognose voor eind volgend jaar is dat de capaciteit dan op tachtig procent ligt. Een capaciteitsreductie van twintig procent is dan ook een reële aanname voor de komende jaren. Dan weet je dat je twintig procent minder vliegtuigen en personeel nodig hebt. Dat betekent dat er 4.500 man uit moeten bij KLM.”

Naast de 2.200 KLM'ers die gebruik willen maken van de VVR zijn er aan het begin van de coronacrisis ook al zo'n 1.500 tot 2.000 flexwerkers vertrokken. “Als je zo rekent komen we al een heel eind, maar het ligt voor de hand dat er bij sommige afdelingen toch mensen weg moeten. Dat is een hard gelag.”

Gedwongen ontslagen verwacht de NVLT zoals gezegd dus niet onder de eigen achterban. Dat baseert de vakbond niet alleen op de hoeveelheid technici die zich hebben aangemeld voor de VVR, maar ook op het feit dat er al jaren een tekort is aan gekwalificeerd technisch personeel. "Bevoegde technici zijn essentieel voor de operatie, want zij geven het vliegtuig formeel vrij voor gebruik. Als er te weinig bevoegde technici zijn ontstaat er vertraging. Dat is iets wat veel mensen zich niet realiseren", zegt Swankhuizen.



Grote tekorten

De achterban van de NVLT werkt niet alleen bij KLM zelf, maar ook bij Transavia en het Regional Jet Center. Laatstgenoemd voormalige onderhoudsbedrijf van Martinair is verantwoordelijk voor het onderhoud van de Embraer-vloot van KLM Cityhopper. "Met name daar is sprake van grote tekorten. Het tekort is zelfs zo groot dat de VVR niet eens is aangeboden aan het daar werkzame onderhoudspersoneel. Ook is het de bedoeling dat twaalf KLM'ers daar gedetacheerd worden. Er werd al een zevental technici van KLM UK ingehuurd om het tekort op te vangen."

Vijf jaar geleden was er ook sprake van een vrijwillige vertrekregeling bij KLM. Daar maakten toen zoveel technici gebruik van dat er een tekort ontstond. "De kans is best groot dat nu hetzelfde gebeurt", zegt Swankhuizen. "Hoe we dat oplossen? Dat weet ik niet, want je trekt niet zomaar een blik met technici open. De opleiding duurt immers jaren. Een oplossing zou meer flexibiliteit kunnen zijn, zodat dezelfde hoeveelheid personeel meer werk kan doen. Maar afspraken daarover zijn vastgelegd in de cao, dus KLM moet daarover eerst met ons in onderhandeling."

Inleveren op salaris, wat volgens de regeringsvoorwaarden de bedoeling vanaf bovenmodale salarissen, is iets wat de NVLT op voorhand afwijst. Van den Heuvel: "Vergeet niet dat wij in de afgelopen vijf jaar al geen loonsverhoging meer hebben gehad. Wel is er een progressieve

winstdelingsregelingsregeling afgesproken. Daarmee adem je al mee met het bedrijf. Afgelopen jaar kwam dat neer op ongeveer een maand extra jaarsalaris. Het ziet er niet uit dat er in de komende paar jaar sprake zal zijn van winst, zodat je al zo'n acht procent aan inkomen inlevert."



Zorgen

Het NVLT-bestuur maakt zich intussen grote zorgen tussen de verhoudingen binnen Air France-KLM. Air France heeft immers een proportioneel veel grotere overheidssteun ontvangen dan KLM. Swankhuizen vreest dat dit de positie van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij ondermijnt. "KLM maakte in de afgelopen jaren veel winst en deed het met de helft van het personeel veel beter dan Air France. Door het verschil in overheidssteun dreigt de positie van KLM ten opzichte van Air France te verslechteren."

Van den Heuvel verwacht dat de Franse staat in de komende jaren nog meer geld in Air France zal moeten pompen. "Vergeet niet dat van die zeven miljard euro aan Franse staatssteun bijna vier miljard euro rechtstreeks naar Airbus gaat. Dat geld is namelijk nodig om het grote aantal Airbus-vliegtuigen die Air France in bestelling heeft staan te betalen. Er zijn immers geen bestellingen gecancelled. Op drie miljard euro kan Air France het niet een jaar volhouden."