

TEKST Lolke van der Heide

# Een toestel dat niet vliegt, betekent meer werk

— *Luchtvaart*

Voor luchtvaarttechnici is het werk tijdens de coronacrisis niet minder dan voorheen. Ook gearparkerde vliegtuigen moeten regelmatig onderhoud krijgen om ze in topconditie te houden, zegt Robert Swankhuizen, voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici (NVLTL).



Robert Swankhuizen, voorzitter NVLTL

*“We zijn nu een jaar verder en wat is er verbeterd? Je moet eerlijk zijn: als het de komende maanden zo doorgaat, moeten er helaas meer mensen uit bij KLM, je kunt ze nooit allemaal binnenboord houden en daar moet je reëel in zijn.”*

Swankhuizen is ruim veertig jaar in dienst van KLM, waarvan 35 jaar als grondwerktuigkundige (GWK). In goede of slechte tijden, een grondwerktuigkundige heeft een hele verantwoordelijkheid. “Hij stelt zeker en verantwoordt dit met zijn handtekening dat het vliegtuig na onderhoud veilig kan vertrekken,” zegt Swankhuizen.

Net als de hele luchtvaartbranche merken ook de technici de gevolgen van de pandemie. Maar terwijl piloten, cabinepersoneel en werknemers aan de grond aanzienlijk minder om handen hebben, geldt dat niet voor hen. Swankhuizen: “Heel veel vliegtuigen staan aan de grond. Daar bestaat een officieel gecertificeerd onderhoudsprogramma voor en daar gaat behoorlijk wat tijd in zitten. De technici plakken om te beginnen alle gaten, zoals de motoren, af om te voorkomen dat er ongedierte of nestelende vogels in komen. De vliegtuigen worden deels ingepakt en op metalen platen gereden, zodat ze niet in het asfalt zakken. En elke week pakken we ze weer uit om de motoren, de kleppen en de roeren te testen. Men draait de wielen een kwartslag, zodat de banden niet ovaal worden. Eigenlijk is het voor ons meer werk dan wanneer ze zouden vliegen.”

#### Waar staat de NVLTL voor?

“We zijn de grootste categorale Nederlandse bond voor luchtvaarttechnici binnen de luchtvaart, met rond de 750 leden, van

wie verreweg de meesten bij de KLM Groep zitten. Behalve vliegtuigen onderhouden we ook helikopters, zoals die van CHC. Luchtvaarttechnici kun je weer onderverdelen in monteurs die aan motoren of andere onderdelen werken en grondwerktuigkundigen, de categorie met speciale bevoegdheden, zoals het vrijgeven van het vliegtuig na onderhoud.”

#### Bevoegdheden als?

“Elk vliegtuig heeft onderhoud nodig, via vaste aanwijzingen van de fabrikant. De onderhoudsorganisatie waar de technici werkzaam zijn is daarvoor gecertificeerd. Het is bedoeling dat de monteurs voornamelijk het feitelijke werk uitvoeren, de GWK heeft over deze werkzaamheden een zeker stellende taak door middel van supervisie; hij zet pas een handtekening als het werk correct is uitgevoerd, anders mag het vliegtuig niet weg. Het is een behoorlijke verantwoordelijkheid.”

#### Wie heeft bij een technisch probleem aan de gate het laatste woord?

“De GWK. Het is niet even komen kijken en zorgen dat de machine weer kan vliegen, er zit een heel proces aan vast. De GWK is gerechtigd om een vliegtuig/helikopter aan de grond te houden als het niet voldoet aan de specificaties van de fabrikant, waardoor de luchtwaardigheid niet geborgd is.

Een beslissing die uiteraard door piloten en luchtvaartmaatschappij gerespecteerd wordt. Onze bond is rond het jaar 2000 juist ontstaan uit het gevecht over wie het voor het zeggen had wat de luchtverkeersveiligheid betreft. Tot die tijd kwam het voor dat technici onder druk werden gezet om een vliegtuig te laten vertrekken, terwijl dat naar de mening van de toenmalige technici niet altijd verantwoord was. Onze rol werd gebagatelliseerd, we hadden vaak conflicten met de leiding van KLM. Met op de oprichting van de NVLT zijn onze bevoegdheden veel beter neergezet.”

#### Hoe kijkt u tegen de pandemie aan?

“Dat het zo lang zou duren hadden we niet verwacht. Ik denk dat de face-to-face bijeenkomsten deels wel terug zullen komen, maar het percentage zakelijke reizigers zal toch naar beneden gaan. Corona blijft nog heel lang doorzeuren, vrees ik, ook omdat landen verschillend met de situatie omgaan. Ik verwacht geen herstel tussen nu en vijf jaar, boven de 80 procent van 2019.”

#### Wat betekent dat voor de werkgelegenheid?

“We zijn nu een jaar verder en wat is er verbeterd? Nog steeds helemaal niets. Je moet eerlijk zijn: als het de komende maanden zo doorgaat, moeten er helaas meer mensen uit bij KLM, je kunt ze nooit allemaal binnenboord houden en daar moet je reëel in zijn. Voor onze beroepsgroep geldt dit nog niet: er was al een tekort aan technici, bovendien zijn er veel technici met een vertrekregeling vertrokken en de komende jaren zullen veel ouderen met pensioen gaan. Wij gaan ervan uit dat wij er goed doorheen gaan komen.”

#### En de steunoperatie door de regering?

“We zijn heel blij met NOW, waar overigens veel bedrijven in Nederland gebruik van kunnen maken. Dat KLM het meeste heeft gekregen is evident, het is de grootste private onderneming die onder de regeling valt. Waar we alleen ontzettend teleurgesteld over zijn, is het feit dat de vakbonden als vertegenwoordigers van het personeel nooit gekend zijn in de steunoperatie en bij het vaststellen van de maatregelen van de regering. We werden voor een voldongen feit geplaatst. Dat is een beetje dom, want je moet toch proberen dingen uit te leggen aan je achterban om draagvlak te creëren en dat kon niet. Ineens ging het naast het significante loonoffer over minder

nachtvluchten, duurzaamheid, geluidsnormen – allemaal extra eisen die niets met de crisis te maken hadden, maar waar wel een behoorlijk prijskaartje aan hangt. Een prijskaartje dat de werknemers bij KLM gepresenteerd krijgen. Daarom zijn we best wel nijdig en denken er ook over na hoe we dat in de toekomst kunnen voorkomen, want wie zegt dat het niet nog een keer gebeurt? We zijn er als vakbond niet alleen om onze hand op te houden voor meer salaris, maar ook om het bedrijf een toekomst te geven. Die verantwoordelijkheid hebben en nemen wij.”



#### Hoeveel hebben de technici moeten inleveren?

Vóór de crisis waren er allerlei cao-afspraken gemaakt over loonsverhoging, winstdeling enzovoort. Die worden nu ingeleverd en dus niet uitbetaald. Alleen het maandloon blijft intact, maar per saldo is het toch een behoorlijke aderslating in ons jaarsalaris, tussen de 8 en 10 procent bruto, een aanzienlijk bedrag dus. Dit zorgt voor nogal wat nervositeit, want men zit hier de komende vijf jaar aan vast.”

#### De NVLT zette vorig jaar de vliegers onder druk om akkoord te gaan met de steunoperatie. Waarom?

“Wij wisten dat de publieke opinie in crises tegen ons werkte en dat we het nooit konden winnen, we móesten meegaan met de voorstellen om in te leveren en dat zou voor iedereen bij KLM moeten gelden. Begrijp me goed: de NVLT heeft goede contacten met de VNV. Ik begrijp hun insteek ook wel: het is een vakbond die teruggaat tot 1929 en sinds die tijd regelmatig arbeidsvoorwaardelijk goede afspraken heeft kunnen maken, daar is niets

gestolen aan. Wij gaan ervan uit dat als de NVLT zo'n 80 jaar bestaat dat de technici daar niet slechter van zijn geworden.”

#### Er is een nieuwe steunoperatie voor Air France-KLM, die heeft geleid tot een groter belang van de Franse staat. Wat vindt u daarvan?

“Die aandelenemissie is een drama. De Franse regering heeft al honderd keer gezegd dat ze Air France zullen helpen en nu hebben ze ook nog meer controle over de holding en dus ook over KLM. Hier wordt op alle

mogelijke manieren bezuinigd en levert het personeel in, maar wat gebeurt er in Parijs? De balans in de holding is volkomen scheef, in het voordeel van de Fransen. ‘KLM moet haar smoel houden’, hoor je dan van sommige Franse bonden, want het bedrijf is gekocht door Air France. Het zal wel. Ik zeg niet dat ze bij Air France niet hard werken, maar het is een ongelijke strijd, de regering in Parijs heeft alleen oog voor Air France en daar gaat iemand de dupe van worden. KLM telt slechts de helft van het personeel van Air France, maar de winst van KLM was de afgelopen jaren vele malen hoger, ook in absolute getallen.”

#### Is de regelgeving in de twee landen niet verschillend?

“Ja, de Franse arbeidswetgeving is totaal anders dan die in Nederland. Daar hebben ze een tijdelijke werkloosheidsuitkering tot circa 25 procent, waardoor het personeel minder werkt, maar netto slechts 5 procent van hun nettoloon inlevert. Daar zijn nu weer onderhandelingen over. Bovendien zijn veel Air France-werknemers met

Lees verder op pagina 42

een vrijwillige vertrekregeling vertrokken, die overigens in vergelijking met Nederland een stuk belastingtechnisch gunstiger is. En waar mede door de lage pensioenleeftijd in Frankrijk veel gebruik van is gemaakt. We gaan ervan uit dat we het straks goed voor elkaar hebben en dat KLM, mede door het behoorlijke loonoffer van het personeel, weer oprabbelt. In Frankrijk is dat nog niet zo.”

### **De Franse bonden staan toch bekend als krachtig?**

”Nou, dat valt vies tegen. Om te beginnen is hun organisatiegraad veel lager dan bij ons. En de bonden hebben vanuit de wetgeving hele andere omgangsvormen met de directie dan hier. Als wij willen praten, gaan we naar de directeur. Bij wet zijn

van Air France en KLM elkaar begrijpt en vertrouwen in elkaar heeft. Dat betekent dat de communicatie over wat er speelt bij Air France, bij KLM en in de holding voor het personeel van de betrokken maatschappijen optimaal en direct moet zijn. Door de significante taalbarrière zou er alleen in het Frans en in het Nederlands gecommuniceerd moeten worden. Dat gebeurt nu niet en regelmatig moet men uit de media vernemen wat er speelt. Smith leeft naar mijn mening in een andere wereld en heeft zich omringd met vertrouwelingen die hij heeft meegenomen uit Canada. Ik heb hem verschillende keren ontmoet en gezegd dat hij zich moet inleven in hoe mensen denken in Frankrijk én in Nederland, maar hij ziet dat blijkbaar niet.

betekent dat we invloed, zeggenschap en verantwoordelijkheid naar het bedrijf hebben. Deze erkenning heeft ertoe geleid dat we goede afspraken hebben kunnen maken voor onze leden. Maar ze heeft er ook voor gezorgd dat KLM haar bestaansrecht de afgelopen jaren heeft behouden.”

### **Juist in uw hoek, bij Engineering & Maintenance, is de integratie heel ver, toch?**

”Welnee, dat is een toneelstukje. KLM E&M werkt goed samen met AFI van Air France en daar komt veel synergie uit. Maar daar hoeft niemand in de holding sturing aan te geven, dat regelen de Nederlandse en Franse baasjes onderling wel en dat moet ook zo blijven. De resultaten hebben bewezen dat AFI en E&M goed draaien, mede dankzij de technici van beide. Daar is nu en in de toekomst geen integratie voor nodig. De holding wilde enkele jaren geleden AFI E&M verzelfstandigen en naar de beurs brengen, waar het 1,3 miljard euro zou opbrengen. Pieter Elbers is daar fel op tegen, hij draagt het onderhoud een warm hart toe en begrijpt dat het onderhoud van de KLM-vloot de basis is om het vertrouwen te behouden en/of te winnen van de passagiers. De slogan: *KLM the reliable airline* is er niet voor niets! Op de KLM-hangars op Schiphol-Oost staat al jaren ‘KLM betrouwbaar.’”

### **Dan toch maar weer zelfstandig als KLM?**

”Nee, daar geloof ik evenmin in. Air France-KLM is een klasseproduct binnen de luchtvaart waar vele passagiers mee willen vliegen, het logo Air France-KLM staat zelfs op alle vliegtuigen van Air France en KLM. Maar intern moet er op een meer intelligente manier mee worden omgegaan. We accepteren simpelweg niet dat iemand in de holding van bovenaf wel even komt zeggen wat er bij KLM moet gaan gebeuren. De basis van Air France-KLM moet bestaan uit wederzijds vertrouwen en respect op alle niveaus, het vingerwijzen naar elkaar moet een keer stoppen. De concurrenten van Air France-KLM hebben de afgelopen jaren met veel plezier uit de media kunnen vernemen dat de eenheid van Air France-KLM uit los zand bestond. Je zou toch denken dat eenheid de prioriteit moet zijn van een baas van de holding.” ■

## ***“Moet je nagaan hoe kortzichtig Ben Smith is: hij heeft een videofilm voor het personeel van Air France gemaakt over bezuinigingen, vanuit zijn Mercedes Maybach, een van de duurste auto’s ter wereld. Met deze beeldvorming begrijp je niet wat er op de werkvloer leeft.”***

werkgever en werknemers in Nederland verplicht om met elkaar in overleg te gaan. In Frankrijk werkt dat niet zo. Om alleen al te kunnen praten moeten ze daar eerst staken. Ze hebben wetgeving die stamt uit 1900. Als je een nieuwe cao wil ga je eerst bij je leden langs, stuurt daarna een brief naar de directie en als zij daar niet op ingaat, ga je staken. Daarna komt er een rechtszaak en dan zegt de rechter dat de twee partijen in overleg moeten en pas dan gebeurt het. Dus de perceptie ‘de Fransen staken altijd’ is verkeerd, er zit een hele andere structuur achter. Natuurlijk zijn er bonden waar de directie als een rode lap werkt. Maar bij onze Franse zusterbond, de UNSA Aérien SNMSA, is dialoog nog steeds mogelijk.”

### **Wat vindt nu van de leiding van Air France-KLM?**

”Ben Smith is uitermate belangrijk voor de naam Air France-KLM, hij moet ervoor zorgen dat passagiers weer voor Air France en /f KLM kiezen of gaan kiezen en hij moet ervoor zorgen dat personeel

Moet je nagaan hoe kortzichtig die man is: hij heeft een videofilm voor het personeel van Air France gemaakt over bezuinigingen, vanuit zijn Mercedes Maybach, een van de duurste auto’s ter wereld. Met deze beeldvorming begrijp je niet wat er op de werkvloer leeft.”

### **U wilde voor Smiths komst in 2018 een niet-Franse CEO ...**

”Ja, dat is zo. Samen met voormalige vakbondsvoorzitters hebben we ons inderdaad ingespannen om ervoor te zorgen dat er in de plaats van Jean-Marc Janaillac niet opnieuw een Fransman zou komen. Of we hier goed aan hebben gedaan, de tijd zal het leren. Ben Smith wil graag dat Air France en KLM meer integreren en meer worden aangestuurd vanuit de groep. Wij, andere bonden en de ondernemingsraad van KLM zijn daarop tegen. Samenwerking op allerlei niveaus en afdelingen heeft haar succes al bewezen, en tegen elke integratie zullen wij ons verzetten. De NVLT is een erkende vakbond bij KLM, en dat