

'En nu zijn de Franse piloten aan de beurt'



MARCO OKHUIZEN

AMSTELVEEN

Ja, Steven Verhagen snapt dat de buitenwereld klaar was met het getreuzel van de KLM-piloten. Pas na 8 maanden kwam er een 'ja' voor verhoging van de pensioenleeftijd naar 58 jaar. Nu gaat de voorzitter van de Nederlandse pilotenvakbond naar Parijs. Zijn Franse collega's moeten ook maar eens tot daden komen.

SANDER VAN MERSBERGEN

De nieuwe CAO voor piloten staat vol met ingrijpende maatregelen en bespaart de KLM structureel zelfs 100 miljoen per jaar. Eén maatregel leidde echter tot bijzonder veel discussie: de verhoging van de pensioenleeftijd van 56 naar 58 jaar. De Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) kwam die verhoging met KLM overeen, maar de leden van de vakbond gingen daar niet zomaar mee akkoord. Het kostte voorzitter Steven Verhagen 2 lange dagen vergaderen om hen te overtuigen.

Wat was het probleem?

Steven Verhagen: „De tegenstand kwam van piloten die op hun 56ste wilden stoppen. Het gaat natuurlijk niet om een procentje meer of minder, de pensioenleeftijd is een belangrijk punt. Of veiligheidsaspecten een rol speelden? Nee. Als ze bij British Airways en Lufthansa tot hun 65ste

kunnen doorvliegen, kunnen we dat bij KLM ook. Er zijn overigens ook piloten die juist graag langer doorvliegen.”

Er was veel kritiek op de piloten, onder meer van de vakbonden voor grond- en cabinepersoneel. Snapt u dat?

„Aan de ene kant kan ik niet zo veel met die kritiek. De andere vakbonden hadden eerder een akkoord, maar dat is maar een jaar geldig. Over een halfjaar moeten ze weer om tafel. Wij hebben een akkoord voor 3 jaar. Daarmee ligt er echt een basis voor de toekomst. Wat ik wél begrijp aan de kritiek, is dat we een verantwoordelijkheid hebben voor KLM. Het gaat niet goed met het bedrijf, bezuinigingen zijn hard nodig. Maar waar in onderhandelingen twee partijen treuzelen, hebben er twee schuld.”

Is dit akkoord de basis voor de gezondmaking van het bedrijf?

„Zo ver wil ik niet gaan, daar is veel meer voor nodig. Het is wel een belangrijke stap en een belangrijk signaal. Topman Pieter Elbers kan hiermee in Parijs laten zien dat we in Nederland in staat zijn om afspraken te maken. Dat is goed voor de autonomie van KLM. Nu moet het bedrijf verder aan de slag gaan met zijn positionering. Iets doen aan het Nederlandse mainportbeleid dat aan alle kanten rammelt, een antwoord vinden op de oneerlijke concurrentie van de Midden-Oosten-carriers.”

Hoe moet dat gebeuren?

„Wij als piloten kunnen niet meer zoveel doen, de luxe is er in de nieuwe CAO wel vanaf gesneden. Wij stappen in het vliegtuig en gaan van A naar B, dat moet sowieso gebeuren. Maar het proces daarvoor moet heel veel beter. Van het moment dat klanten op de

website hun ticket kopen tot het moment dat ze instappen. Wat kun je anders doen, wat moet je niet doen? Daar moet het bedrijf naar gaan kijken.”

Kijkt u daarbij vooral naar Frankrijk?

„Ja, zeer nadrukkelijk. We verwachten dat Air France ook mee gaat doen. Iedereen houdt elkaar daar in gijzeling. De bedrijfsleiding, de vakbonden, de regering. Dat is een grote zorg. Ik ga met dit akkoord onder mijn arm naar mijn collega's in Frankrijk en zal hen laten zien dat het kan. Ze moeten beseffen dat we in één concern zitten.”