



Q&A EINDBOD KLM VOOR CAO CABINEPERSONEEL

Op 14 september 2019 heeft KLM een eindbod neergelegd: een cao van 1 juni 2019 t/m 28 februari 2022 met in totaal 7% loonsverhoging. Op 1 oktober 2019 heeft KLM hier werkgerelateerde voorstellen voor het cabinepersoneel aan toegevoegd. In deze Q&A komen de veelgestelde vragen en antwoorden aan bod.

Q: Wat is een eindbod?

Een eindbod is het laatste bod in een onderhandeling. Dit kun je als vakbond weigeren of accepteren. Er valt verder niet over te onderhandelen. Wanneer je een eindbod weigert, zul je in actie moeten komen om de andere partij tot een beter bod te dwingen.

KLM eindbod loon en looptijd

Q: Hoe lang is de looptijd van de cao die KLM voorstelt?

KLM wil een cao afspreken voor 2 jaar en 9 maanden. De looptijd van de cao is van 1 juni 2019 tot en met 28 februari 2022.

Q: Hoeveel loonsverhoging stelt KLM voor?

Voor de cao's van cabine en van cockpit wordt de winstdelingsregeling niet aangepast en gelden de volgende loonsverhogingen:

- Per 1 september 2019 worden de salarissen structureel verhoogd met 2%;
- Per 1 augustus 2020 worden de salarissen structureel verhoogd met 2,5%;
- Per 1 augustus 2021 worden de salarissen structureel verhoogd met 2,5%.

Q: Hoe beoordeelt de cao-delegatie het loonbod?

FNV Cabine is aan tafel gegaan met een looninzet van 5% per jaar. KLM heeft de afgelopen maanden kleine stappen gezet op het loonbod. De oorspronkelijke KLM inzet van gemiddeld 1,35% per jaar is verhoogd naar gemiddeld 2,5% per jaar. In totaal gaat het om een loonsverhoging van 7% gedurende de looptijd van deze cao. Dit loonbod beoordelen wij als negatief, zeker afgezet tegen de gezonde financiële positie van KLM.



Werkgerelateerde voorstellen KLM

Q: Wat houdt het vervallen van de Nevenopdracht Gratis (NG) in?

Al sinds de oprichting van FNV Cabine zijn wij van mening dat de NG moet worden afgeschaft. In onze cao-inzet voor 2019 hebben we het volgende voorgesteld: *afschaffen van de NG: in redelijkheid kan niet worden verwacht dat CA's in hun vrije tijd werk gerelateerde activiteiten moeten verrichten.*

De eerste inzet van KLM in juni bevatte geen voorstel over de NG. Begin juli veranderde dat. Het KLM voorstel was toen om een ingenomen reis-/deeltijdverlofdag te compenseren met een halve dag, waarvan 50/50 op de KL- en CL-teller. Het voorstel van KLM was dus 1 NG = 0,5 compensatie. Sindsdien heeft FNV Cabine aangegeven van mening te zijn dat de dag(en) volledig gecompenseerd moet(en) worden.

In de nacht van maandag 30 september maakte KLM tijdens de onderhandelingen een stap door haar voorstel als volgt te verbeteren: een ingenomen reis-/deeltijdverlofdag te compenseren met een hele dag, waarvan 50/50 op de KL- en CL-teller. Het laatste voorstel van KLM is dus 1 NG = 1 compensatie. De cao-delegatie beoordeelt dit voorstel als positief.

FNV Cabine heeft vragen ontvangen naar aanleiding van de tekst over afschaffen NG. KLM kan op ICA alleen de laatste dag reisverlof of deeltijdverlof behorend bij een reis met drie of meer dagen reisverlof gebruiken voor nevenopdrachten. Dit betekent wanneer een CA een flight safety recurrent volgt tijdens reisverlof of deeltijdverlof, altijd 1 dag compensatie zal worden toegekend. Ook indien de CA de flight safety tijdens reis- of deeltijdverlof zelf heeft aangevraagd.

Q: Wat houdt het voorstel voor de CBS op de B787-10 in?

Tijdens het cao-overleg van mei tot en met september dit jaar is uitgebreid gesproken over de Cabine Bemanning Samenstelling (CBS) op de B787-10. Tot het laatst toe heeft KLM gesteld dat dit nieuwe toestel zonder seatblocks met 10 CA's moet worden gevlogen. FNV Cabine heeft in het overleg aangegeven dat door de uitbereiding van de C-class er voorin een derde CA moet bijkomen, wat het totaal op een CBS van 11 brengt.

Het laatste KLM voorstel is om de B787-10 altijd met een bemanning van 11 CA's te vliegen, waarvan 3 in de C-Class. KLM wil hierbij de mogelijkheid hebben om Anytime For You (AFY) in te zetten met dezelfde CBS. Dit voorstel betekent dat de B787-10 altijd zal worden gevlogen met een CBS van 11, met 3 CA's in de C-Class, zowel met de reguliere C-Class Service als met een aangepaste AFY service.

Hierbij hebben de cabinebonden nadrukkelijk vast laten leggen dat er qua service en werkmethodek een aanpassing moet komen op het AFY-product, zodat dit werkbaar is in combinatie met de bezetting (38 pax) en de ruimte in de galley. De aanpassing zal met de Groepscommissie (CIST) worden besproken.



Q: Wat houdt de opstuurregeling (XXDHC) in?

Bij het bepalen van de cao-inzet van FNV Cabine hebben veel leden aangegeven dat zij de huidige opstuurregeling (XXDHC) verbeterd willen zien. In onze cao-inzet voor 2019 is daarom de volgende inzet opgenomen: *Het opsturen van crew gebeurt uitsluitend in de WBC, zodat men uitgerust de vervolgvlucht kan uitvoeren.*

In de huidige situatie krijg je bij opsturen kort voor vertrek een C-class stoel toegewezen indien deze beschikbaar is. Stoelen zijn dan al vaak vergeven aan betalende passagiers of aan full upgrades. In het voorstel van KLM kan dit niet meer.

Op het moment dat de opstuur bekend is en er een C-class stoel beschikbaar is, wordt deze gereserveerd. Eenmaal toegewezen krijg je deze stoel ook. De enige uitzondering is wanneer er door een typewisseling naar een toestel met minder C-class stoelen niet langer een C-class stoel beschikbaar is.

Ook heeft KLM in haar voorstel de Economy Comfort class opgenomen. Bij opsturen zit crew in de C-class. Is er op het moment dat de opstuur bekend is geen C-class stoel beschikbaar, dan wordt er een stoel gereserveerd in de Economy Comfort. Is deze op het moment dat de opstuur bekend is ook niet beschikbaar, dan volgt pas reservering in de M-class.

Ook heb je nu altijd de garantie op een C-class stoel als je werkend terug moet en minder dan 32 uur rust hebt en meer dan 6.500 km vliegt. Dit geldt ook wanneer als gevolg hiervan betalende passagiers moeten worden gedowngraded. 77% van de ICA-bestemmingen hebben een afstand van meer dan 6.500 km, denk bijvoorbeeld aan Nairobi, Mumbai, Edmonton en Sint-Maarten.

Deze regeling heeft KLM voorgesteld voor zowel het cabinepersoneel als de cockpit. Wat FNV Cabine betreft zit er ten opzichte van de huidige situatie een grote verbetering in het voorstel van KLM met betrekking tot opsturen.

Q: Wat houdt blokbescherming Europa in?

De wens van blokbescherming komt uit de cao voorstellenbrief van VNC. Het doel is om meer bescherming te geven bij verstoringen m.b.t. je aan- en afmeldtijd. Ook de vliegers hebben een vorm van blokbescherming.

Stel dat er bijvoorbeeld tijdsblokken van 06.00-09.00 uur, 09.00-12.00 uur, 12.00-15.00 uur, etc. worden afgesproken. Met blokbescherming kun je bij verstoringen alleen een andere vlucht krijgen die binnen hetzelfde blok (of een later blok) aanmeldt en binnen hetzelfde blok (of een eerder blok) afmeldt. Als je bijvoorbeeld aanmeldt om 14.00 uur, kan dit bij verstoringen uitsluitend worden aangepast binnen het tijdsblok 12.00-15.00 uur of binnen een later tijdsblok. Afmelden om 08.00 uur kan bij verstoringen uitsluitend worden aangepast binnen het tijdsblok 06.00 en 09.00 uur of een eerder tijdsblok.



Daar stelt KLM in haar voorstel tegenover dat de maximale vliegreuren van 4,5 naar 6 uur worden verruimd. Het aantal stretches is gemaximeerd op 3. De afrekening van waardering blijft gelijk. Wanneer je meer uren vliegt op één dag, wordt dat gecompenseerd met meer RV.

KLM stelt in het eindbod voor om te gaan testen met tijdsblokken van 2, 3 of 4 uur, waarbinnen de aan- en afmeldtijd moet vallen. Op basis van de testen wordt duidelijk wat de effecten zijn van de tijdsblokken voor zowel cabinepersoneel als de KLM operatie. De pilot wordt alleen definitief omgezet in een structurele regeling, als de combinatie van blokbescherming en maximaal 6 uur vliegen voor cabinepersoneel positief uitpakt.

Nu zie je vaak 5-daagse BIP's waarbij je op dag 4 alleen naar huis vliegt en op dag 5 nog een op-en-neertje moet doen. Door de 4,5 uur op te rekken naar 6 uur zoals KLM dat voorstelt, zou je dat op-en-neertje op dag 4 achter de vlucht kunnen doen waardoor de BIP een 4m3 wordt i.p.v. een 5m2.

Bij verstoring/annulering kun je nu een vlucht krijgen met een volstrekt andere aan- en afmeldtijd. Als je nu op Europa om 9:00 uur zou afmelden, kan KLM je bij verstoringen tot 20:00 uur laten werken. Het doel van blokbescherming is om meer zekerheid te bieden over aan- en afmeldtijden en daarmee meer grip op vrije tijd voor EUR vliegers. Omdat het belangrijk is om dit soort veranderingen eerst goed te onderzoeken en te testen wordt er voorgesteld om blokbescherming in werkgroepverband uit te werken en uit te voeren in pilots met vooraf afgesproken evaluatiecriteria. Of en in welke vorm blokbescherming evt. wordt ingevoerd hangt af van de uitkomsten van de pilot. De onderhandelingsdelegatie van FNV Cabine beoordeelt deze afspraken als positief.

Q: Wat is er voorgesteld over de eigen bijdrage parkeerkaart?

KLM stelt voor om de volledige eigen bijdrage voor de Schiphol parkeerkaart te laten vervallen vanaf de maand nadat er een definitieve cabine cao is ondertekend. Het betreft een bijdrage van circa 7 euro per maand.

Collega's zonder parkeerkaart krijgen een (extra) vervoersvergoeding. Deze zal ook met hetzelfde bedrag worden verhoogd.

Q: Wat is er voorgesteld m.b.t. de Vrijwillige Vertrek Regeling (VVR)?

Uit onze ledenraadpleging voorafgaand aan de cao-onderhandelingen, bleek dat veel collega's graag in de nieuwe cao een VVR terug willen zien. In de inzet van FNV Cabine 2019 is dan ook opgenomen: *Het korps heeft in 2018 en 2019 gebruik kunnen maken van de VVR met ruimte voor 500 fulltime arbeidsplaatsen. Daar is slechts een gedeelte van gebruikt. Onze leden willen deze regeling terugzien in de nieuwe cao. Wij stellen voor om gedurende de looptijd de VVR aan te bieden met het restant van de 500 fulltime arbeidsplaatsen.*



KLM stelt voor om tussen 1 juni 2019 en 28 februari 2022 op maximaal 4 momenten opnieuw een VVR open te stellen voor maximaal 100 fulltime arbeidsplaatsen. De hoogte van de uitkering blijft hetzelfde als bij de VVR uit de vorige cao. Mocht er op 28 februari 2022 nog een deel van de 100 FTE over zijn, dan worden deze in de volgende cao opnieuw aangeboden.

In het voorstel van KLM gelden beperkingen voor cabinecollega's die na de normpensioenleeftijd van 60 jaar hebben bijgetekend. KLM is van mening dat als je voldoende pensioen hebt opgebouwd, je niet in aanmerking komt voor de VVR. In de ogen van KLM is de VVR namelijk niet bedoeld als 'extra' pensioen. Na bijtekenen kom je in aanmerking voor de VVR als op de datum van uitdiensttreding jouw totale pensioen niet hoger is dan 70% van je netto pensioengrondslag (exclusief deelnemersbijdragecompensatie). De netto pensioengrondslag is je jaarsalaris min een bedrag vanwege de AOW die je vanaf AOW-leeftijd ontvangt.

Hoewel wij in onze inzet hebben gevraagd om een VVR voor 250 fulltime arbeidsplaatsen (het restant van de 500 uit de vorige cao), beoordeelt de cao-delegatie het voorstel van KLM voor 100 FTE in deze cao als positief.

Q: Wat is er voorgesteld over het afschaffen van de sales aan boord?

KLM heeft over het onderwerp 'gevolgen afschaffing sales aan boord' geen cao-voorstel gedaan. Dit betekent dat het onderwerp van gesprek is tussen de cabinebonden en KLM in het zogenaamde 'cabineoverleg'.

Q: Blijven de regelingen "deeltijd voorafgaand aan pensioen" bestaan?

Ja, in de cao voor KLM cabinepersoneel 2016 – 2019 zijn deze afspraken ook voor de toekomst vastgelegd. Er zijn twee varianten:

- Iedereen kan 10 jaar voor AOW-leeftijd gedurende maximaal 10 jaar in een lager contractpercentage gaan werken, waarbij de pensioenopbouw gelijk blijft aan het oorspronkelijke contractpercentage. Een fulltime vliegende gaat bijvoorbeeld naar 80% tewerkstelling, met pensioenopbouw op basis van 100%. Hierdoor ontstaat er nieuwe reguliere in- en doorstroom.
- Collega's die op 1 januari 2018 57 jaar en 3 maanden of ouder zijn, kunnen maximaal drie jaar gebruik maken van een gunstigere regeling. Als zij in een lager contractpercentage gaan werken, dan blijft de pensioenopbouw gelijk aan het oorspronkelijke contractpercentage én wordt het salaris deels aangevuld. Een fulltime vliegende gaat bijvoorbeeld naar 80% tewerkstelling, met een salaris op basis van 90% en pensioenopbouw op basis van 100%. Hierdoor ontstaat er nieuwe reguliere in- en doorstroom.



Studieafspraken KLM

Q: Hoe beoordeelt FNV Cabine de studies/pilots in de voorstellen van KLM?

KLM heeft een aantal studies voorgesteld, te weten: de promotieprocedure, het behoud van rooster week 3 en 4 bij ziekmelding, blokbescherming op Europa en flexibilisering van JV-dagen. Een aantal van deze voorstellen zijn overgenomen uit onze cao-inzet 2019. Wij vinden het belangrijk om dergelijke aanpassingen eerst goed te onderzoeken en te testen. Komen we in deze studies tot goede afspraken, dan is dat winst. Komen we er niet uit, dan is het in elk geval geen verslechtering, dan blijft het zoals het is.

Q: Wat houdt de studie promotie procedure in?

Bij het bepalen van de cao-inzet van FNV Cabine voor 2019 hebben veel leden aangegeven dat zij het bestaande promotietraject willen moderniseren en verbeteren. Het gaat dan om het promotieproces van CA naar Purser en van Purser naar Senior Purser. In onze cao-inzet voor 2019 is daarom de volgende inzet opgenomen: *Modernisering van het promotie- en loopbaanbeleid, waarbij file en functioneren meewegen.*

KLM stelt voor om deze modernisering zorgvuldig voor te bereiden in een gezamenlijke werkgroep. In aanloop naar de cao-onderhandelingen hebben er reeds verkennende gesprekken plaatsgevonden met KLM waaruit is gebleken dat de wens tot modernisering aan beide kanten leeft en op veel punten overlap heeft.

Q: Wat houdt de studie rooster week 3 en 4 bij ziekte in?

FNV Cabine ontvangt veel signalen dat het eruit halen van het hele rooster bij ziekmelding als zeer nadelig wordt ervaren. Wij zijn van mening dat als week 3 en week 4 in het rooster behouden blijven er een lagere drempel is om je ziek te melden en dat het werk dan ook weer eerder zal worden opgepakt. Dit is minder ingrijpend voor het privéleven en zal waarschijnlijk ook leiden tot een lager ziekteverzuim. In de cao inzet 2019 heeft FNV Cabine opgenomen: *Ziek zijn niet bestraffen: na een ziekmelding worden slechts de eerste twee weken uit het rooster gehaald.*

KLM onderkent in haar cao-voorstel het belang voor de werknemer om de impact op het rooster als gevolg van verzuim in te perken. KLM stelt voor om een eerder gehouden onderzoek naar verbeteringen voor rooster bij ziekmelding voort te zetten samen met de cabinebonden. Hierbij wil KLM meer maatwerk bij ziekmelding testen. Het is van belang om bij de oplossingen in de gaten te houden dat er geen negatieve effecten zijn voor collega's die op dat moment niet ziek zijn, zoals bijvoorbeeld extra reservestellingen.



Q: Wat houdt de studie naar flexibilisering JV in?

KLM stelt voor om een pilot uit te voeren met als doel om werknemers meer mogelijkheden te geven met betrekking tot het opnemen van JV, naast de twee bestaande vakantieblokken.

Q: Wat houdt het onderzoek naar afmeldtijd in?

KLM erkent dat de afmeldtijd van 30 minuten in de praktijk vaak niet wordt gehaald. Zij stelt voor om vóór 1 januari 2020 gezamenlijk onderzoek te doen naar maatregelen die de tijd tussen aankomst van het vliegtuig en het verlaten van het BMC meer in lijn brengen met de afmeldtijd van 30 minuten.

Q: Wat is het KLM voorstel met betrekking tot het pensioenakkoord?

In het landelijke pensioenakkoord dat door FNV is afgesloten, is een overgangsregeling afgesproken. Deze houdt in dat de AOW-datum voor werknemers met zware beroepen maximaal drie jaar kan worden vervroegd. De werkgever hoeft in dat geval geen boete te betalen, zoals dat nu wel het geval is. De precieze uitwerking van deze overgangsregeling vindt op dit moment plaats op landelijk niveau.

KLM heeft de intentie vastgelegd om deze regeling, wanneer deze is uitgewerkt, aan te bieden aan het cabinepersoneel. Concreet betekent dit dat de AOW-leeftijd dan maximaal 3 jaar kan worden vervroegd.



Achtergrondinformatie

- Lees [hier](#) de cao-inzet 2019 van FNV Cabine
- Lees [hier](#) het KLM cao-voorstel voor cabinepersoneel