

Transcript FNV Solidair On Air Podcast 2

Gerben & Erick van KLM maart 2021

Ook te horen: Berend en Charlotte van de FNV

INTROMUZIEK

Berend:

Hartelijk welkom bij de FNV Solidair On Air Podcast. De podcast van en voor vakbondsleden en werkers op Schiphol. In deze podcastserie hebben we het er over hoe het is om te werken op Schiphol, wat er beter kan en hoe we samen voor deze verandering kunnen zorgen.

In deze tweede aflevering spreken we met Erick en Gerben allebei kaderlid bij KLM over het tumultueuze afgelopen jaar over hun toekomstverwachtingen en onze collectieve vakbondsstrijd op Schiphol.

EINDE MUZIEK

Charlotte:

Welkom Gerben en Erick! Fijn dat jullie er zijn, fijn om jullie hier te hebben.

Ja dankjewel leuk om hier te zijn. Om te beginnen wie zijn jullie? Kunnen je kort voorstellen, wat voor werk doe je, wie ben je, wat moeten we over je weten? Ik begin bij Erick.

Erick:

Goeiemiddag, ik ben Erick, ik ben werkzaam bij de KLM als afhandelaar. Dus wij werken op de grond. Ik werk daar nu bijna 34 jaar. Wat mensen moeten weten van mij is dat ik een strijder ben en dat ik voor rechtvaardigheid ga. Ik probeer de zaken eerlijk te behandelen en te bekritisieren. Voor de rest, ik ben zelf 62, 61 jaar, helaas ik wordt 62 maar goed haha. Ik wordt 62. Voor nu is dat het.

Charlotte:

Ja, en heel, kort, je bent ook kaderlid, kan je daar iets over vertellen?

Erick: Ja, ik ben ook kaderlid. Ik ben sinds 6 jaar actief bezig met de bond. Ik ben natuurlijk al veel langer lid. Ik ben nu zeker al 32 jaar lid van de FNV. Ik heb daarvoor ook al gestreden voor het racismegebeuren voor de FNV. Voor de rest was ik altijd actief maar op de achtergrond. Nu probeer ik meer op de voorgrond ook collega's te mobiliseren om toch ook lid te zijn en weten wat voor doel het is om verenigd te zijn.

Charlotte: Ok bedankt Erik, daar gaan we het ook meer over hebben.

Gerben: Ik ben Gerben de Jong, ik werk ook bij de KLM. Ik ben shiftleader op het B-platform en wij handelen op het b-platform vooral de KLM cityhopper en airfrance hop toestellen af zeg maar daar doen we de belading van. Dat doe ik nu vanaf 2016 op het b-platform, en daarvoor was ik ook teamlid, gewoon belader eigenlijk.

Charlotte: en jij bent ook kaderlid?

Gerben: Ja ik ben ook kaderlid! Niet zo lang als Erick, haha, want die is een stuk ouder dan ik maar ik ben 35 en ik ben 18 jaar lid.

Charlotte: zo dat is ook een tijd

Gerben. Ja ik ben kaderlid geworden toen ik bij de KLM werkte. Daarvoor heb ik veel banen gehad waar ik niet heel lang bleef. Dan is de nood om kaderlid te worden niet zo hoog.

Charlotte. Ja precies, nu zit je vaster op een plek.

En we hebben het natuurlijk over de KLM, jullie komen van de KLM zoals jullie net zeggen. Er is nogal wat gebeurt bij de KLM in deze coronatijd. Wat voor een impact had corona op de KLM, kan een van jullie daarover uitbreiden.

Erick: Ja, mag ik? Het heeft heel veel impact gehad op de KLM. Zoals jullie weten vanaf maart vorig jaar hebben heel veel kisten aan de grond gestaan, het ging gewoon minder. Waardoor er een plan van bezuinigingen moesten komen. Er moesten heel veel mensen uit. Er zijn veel vrijwillig weggegaan, met de VVR (vrijwillige vertrek regeling) het heeft veel impact op mensen gehad. Het ergste geval is de onzekerheid dat men had. "Kom ik aan de beurt met het uitfaseren van die mensen" zeg maar, boventaligheid. Iedereen was eigenlijk gewoon bang en niet zeker van hun zaak meer. Niemand was meer zeker van hun vaste baan of dat hun baan veilig was. Dat is het eigenlijk. Wat eigenlijk het afgelopen jaar ontzettend heeft gespeeld bij de KLM. Dan krijg je daarbij dat we natuurlijk het sociaal plan zijn gaan maken, en het herstructureringsplan. Daar zijn bij zaken gekomen dat eigenlijk dat de KLM zegt dat helaas, dat ze mensen niet konden ontzien, dat mensen toch er uit moeten als ze niet de vrijwillige vertrekregeling nemen en dat heeft dus een hele hoge impact gehad.

Charlotte: En je zegt al even, het gaf heel veel onzekerheid.

Kan je daar wat meer over vertellen, wat de pandemie op persoonlijk vlak met jou en je collega's heeft gedaan?

Erick: Ja, die onzekerheid is van, net wat ik al zei, je hebt geen grip meer op niets. Je weet niet meer waar je het moet zoeken. Je krijgt te laat informatie zeg maar. Die een beetje gerust zou kunnen stellen. Natuurlijk waarschijnlijk omdat men zelf ook niet wist hoe het er uit zou moeten zien. Maarja de onzekerheid heeft gewoon heel veel impact gehad. Want mensen kwamen snel weer bij aan het werken en mensen durfden eigenlijk niets meer te doen wat eigenlijk niet mocht. Als je dus vroeg, de FNV staat om iets op te pakken dan durfde men niets, het enige antwoord wat je krijgt is dat: "ja zie je niet dat het niet gaat met het bedrijf" en dat soort zaken en "nu kunnen we nou geen dingen gaan doen die het nog erger gaan maken".

Charlotte: Dus mensen waren eigenlijk bang om voor hun rechten op te komen. Waar waren mensen dan bang voor?

Erick: Om hun baan te verliezen!

Charlotte: Ja, dus daar zat de grootste onzekerheid.

Erick: De baan.

Charlotte: Er is een tijd, op een gegeven moment, lag alles stil. Kon er niet meer gevlogen worden. Toen kwam de KLM ook, met de vraag om steun. Daar zijn onderhandelingen over geweest. Kunnen jullie daar meer over vertellen? Misschien Gerben, hoe ging dat precies?

Gerben: Ja, goed, alle reserves die het bedrijf had opgebouwd in de afgelopen jaren die gingen er heel snel doorheen omdat er niet meer gevlogen werd en het personeelsalaris en alles moest wel doorbetaald worden. Alleen, zonder het vervoer van passagiers. Dus, dan kwam al heel snel in beeld dat we een steunpakket nodig hadden van de overheid. Waar we overigens heel blij mee zijn ook als werknemers zijnde. Maarja, goed daar stond wel als voorwaarde tegenover dat er wel arbeidsvoorwaarden ingeleverd moesten worden. In het begin was daar heel erg de druk van de

overheid dat de sterkste schouders de zwaarste lasten moesten gaan dragen. Uiteindelijk is dat niet helemaal zo uitgekomen hoe de overheid dat bedoeld had, maar ze zijn wel akkoord gegaan met dat plan.

Charlotte: Ja, en ik welke zin had het dan niet zo uitgepakt?

Gerben: Dat komt, de KLM heeft iedereen genomen zeg maar alsof ze fulltime werken, maar wij hebben een hele groep aan deeltijders die niet fulltime werken, maar die moeten wel inleveren alsof ze fulltime werken. Dus niet moeten, plus dat diegene die deeltijd werken beloofd was dat ze fulltime mochten gaan werken en dat ging ook niet meer door. We hebben heel veel mensen en die hebben een 75% contract en die zouden eigenlijk naar 100% mogen maar die mogen dat dus ook niet. Dus dat scheelt al 25%. En daarbovenop moeten ze ook nog alles inleveren van iemand die 100% werkt. Dus dat zijn nu de mensen die het meeste hebben ingeleverd van al het personeel.

En ja.

Ik begrijp dat best dat er ingeleverd moet worden en arbeidsvoorwaarden bevroren worden voor een bepaalde tijd, alleen ja, het liefst had ik gezien dat ze dat bij de mensen hadden gepakt die dat het beste konden missen. Zeker bij een bedrijf waarin zoveel mensen boven de Balkenende norm verdienen, zijn er genoeg mensen waar je het wel weg kan halen, en niet bij de mensen die minder dan het minimumloon verdienen omdat ze niet 100% werken en daarom bij de groep horen die onder de armoedegrens zitten in Nederland.

Charlotte: Hoe zit het bij de uitzendkrachten? Daar kwam ook iets over voorbij.

Gerben: Ja van de een op de andere dag zijn zij bedankt, en weg, die hoefden niet meer te komen.

Charlotte: Om hoeveel mensen ging dat dan?

Gerben: Alleen op platform waar wij werken ging dat om een poule van 350 man. Die zijn wel door het uitzendbureau als ze daar tot verplicht waren ergens anders geplaatst vanwege de contracten waar het uitzendbureau nog aan vast zat. Maar veel van hen hadden nog een tijdelijk contract, en dat hebben ze gewoon af laten lopen en daarna niet meer verlengd. Dus er zijn ook heel veel in de bijstand of de ww terecht gekomen.

En wat je ziet, soms bestaat het gezin ook gewoon uit 2 mensen met een flexibel contract en flexibele voorwaarden, voor een uitzendbureau. Ja, en als dat uitzendbureau meer voor ze heeft dan ja, dan staan ze toch op straat om het zo maar even te zeggen.

Charlotte: Ja. Als je dan kijkt, waar zijn de hardste klappen gevallen, wat zou je dan zeggen?

Gerben: De hardste klappen zijn het hardste gevallen bij de slechts verdienende en diegene met het meest onzekere contract, daar zijn de hardste klappen gevallen.

Charlotte: En heb je een beeld, hoeveel mensen zijn er uitgevloegen, zijn hun baan kwijt?

Gerben: Nou we zijn sowieso 5000 banen gekrompen, en vorige week (datum?) is bekend geworden dat daar nog 1000 banen bijkomen.

Charlotte: Van de, hoeveel?

Gerben: Van de 33 000. Dus. Ja het lijkt alsof het een druppel op een gloeiende plaat is. Helaas is het nog steeds zo, die banen worden over het algemeen geschrapt bij de productie, en dat is ook het laagst verdiende personeel. En ook omdat ze in die markt ook het meest flexibel zijn. Wat je ook heel veel ziet, is dat ze mensen eerst ontslaan en vervolgens weer flexwerkers voor terugnemen en afentoe ook gebruiken als excuus om zeg maar nog flexibelere arbeidsvoorwaarden binnen het bedrijf te krijgen.

Charlotte: Dus je ziet eigenlijk een afbraak van zekerheden waar zo hard voor gestreden is.

Gerben: Ja, zeker, en dat is ook wat Erick net schetste in de angst. De angst is gewoon om de zekerheid kwijt te raken. Er zijn mensen binnen ons bedrijf die al 30 35 40 dienstjaren hebben, en eigenlijk ook niet veel anders weten dan dat ze bij de KLM zaten en dat het goed zat. En dat dan na 35 of 40 jaar je baan op je spel staat, die mensen raken in paniek! En dat is ook logisch. Ja, eigenlijk dachten ze, "ik moet nog 5 of 6 jaar en dan ben ik klaar", maar nu hangt er bovenop dat ze straks met een hoge leeftijd in de ww terecht komen met de wetenschap dat ze waarschijnlijk nergens meer aan de bak komen.

Charlotte: Ja, en Erik kan je daar meer over vertellen dan erik hoe was dan persoonlijk? Kan je daar een beeld voor schetsen?

Gerben: Nouja een beeld. Ik ben dus 61 zoals ik zei, en ik ben 6 of 7 jaar van mijn pensioen verwijderd. En dan komt dit.

Nou dan mag je weten: ik ben nuchter daarover, omdat ik denk van: het is niet anders. Wat niet kan kan niet, en ja, dat ben ik. Maar een ander reageert niet zo. Die reageert angstig. Die heeft misschien lasten, schulden die hij nog af moet lossen. Ik heb die ook, maar daar kom ik verder niet onder uit. Ik probeer er nuchter over te blijven, om mijzelf niet te stressen. Want als ik ga stressen, gaat er meer veel kapot dan dat er nodig is bij mijn gezin, en dat is niet wat ik nodig heb nu momenteel. Dus waar het bij mij om gaat, dat het mij geraakt heeft, van: mijn pensioen. Moet ik die VVR pakken? Veel uit laten rekenen, wat ik ga overhouden. Red ik het er mee? Kom ik uit? Je krijgt wat geld mee, voor 2 jaar of 3 jaar, en dan ga ik WW nemen, dat soort akkefietjes. Ik moet solliciteren, wat voor een baan gaan ze me geven, wat ga ik nu weer moeten doen. Het stresst, het houdt je bezig. Niet dat ik er slapeloze nachten van gehad, ik probeer gewoon mijn ding te doen en mijzelf rustig te houden.

Charlotte: en we hadden het er net weer even over dat die rechten worden ingeleverd eigenlijk. Hoe zit het dan met die afspraken dan uit het cao? Want die was net een jaar daarvoor afgesloten? Wat hebben jullie daarvoor moeten doen om die überhaupt voor elkaar te krijgen?

Erick: zoals je weet hebben we in 2019, waren we druk bezig met de cao onderhandelingen. We hebben daarvoor om alles voor elkaar te krijgen in 2020 hebben we toch het werk moeten neerleggen in september en dat heeft toch zijn vruchten afgeworpen. We hebben mooi 8 ½ binnen gehaald. Ons vakantiegeld ORT, vroege toeslag op onze vakantiegeld hebben we binnen gehaald. Dus eigenlijk hebben we wel wat doelen bereikt, natuurlijk ben je altijd skeptisch over wat je bereikt maar we hebben redelijke doelen bereikt voor personeel en voor onszelf. Helaas corona kopmt aanzetten en daar zien we dus onze 50 % van onze hardbevochten tijd weer verdwijnen. Dus in principe hebben we niet 8 12 pr gehad maar 3 12 pr. En die 2 1?2 pr die ze in aug hadden moeten uitbetalen hebben ze ingehouden, hebben ze vastgehouden dus niet uitbetaald en volgend jaar augustus weer 2 12 pr wordt weer ingehouden dus weer ingeleverd door ons. Zodoende. Ja we moeten allemaal inleveren dus dan is het niet anders.

MUZIEK

Berend:

Vakbonden in Nederland en daarbuiten hebben een lange en rijke geschiedenis. Verworvenheden waar we vaak niet bij stil staan, zoals het weekend, de 8-urige werkdag, betaalde vakanties en collectieve pensioenen zijn bevochten door generaties van vakbondsleden die voor ons kwamen. Dus daarom delen wij elke aflevering een interessante anekdote of wetenswaardigheid uit de vakbondsgeschiedenis met onze gasten en luisteraars. Deze keer aflevering: de spoorwegstakingen van 1903.

EINDE MUZIEK

In 1903 vond er een grote spoorwegstaking plaats. De werkers wilden op deze manier afdwingen dat ze zich mochten organiseren in een vakbond. Tot die tijd was dat in veel sectoren verboden. Het loon van stakers, werd door de werkgever niet uitbetaald, en heel veel stakers verloren hun baan en werkend ontslagen. De bedoeling was, om het personeel angst angst aan te jagen. Het tegendeel gebeurde: de eisen werden uitgebreid, en veel meer spoorwerkers sloten zich aan bij de staking. De voorman van de socialisten, Toelstra riep trots uit: "Ganz het raderwerk staat stil, als uw machtige arm het wil". Vrij rap daarna, gaven de werkgevers toe op alle eisen. De ontslagen stakers kregen hun baan terug. Het loon over de stakingsdagen werd doorbetaald. Het belangrijkste: de vakbonden werden erkend. Zo leer je maar: actie voeren loont!

Maar de regering, toen ook al op de hand van de werkgevers, besloot daarop om staken per wet te verbieden voor alle ambtenaren en spoorpersoneel. De socialisten noemden dit de "worgwetten". We gingen dus 2 stappen vooruit, maar ook weer 1 achteruit. Deze wetten werden pas veel later weer ingetrokken.

De vraag is, wanneer werden de worgwetten die ambtenaren en spoorpersoneel verboden om te staken, opgeheven?

Is dat:

Antwoord A in 1930

Antwoord B in 1959

Antwoord C in 1979

Gerben, wat denk je?

Gerben: ik denk 1930!

Erick: ik ook

Berend: het goede antwoord is, antwoord C, in 1979 pas!

Erick: Wat!?

Gerben: Dat is niet normaal. Dat had ik niet verwacht eigenlijk.

Erick: Nee

Berend: Ik ook niet, ik had het ook fout.

Erick: In 1967 zei je?

Berend: In 1979

Erick: 79, wow. Dat is lang, dat is kort eigenlijk!

Charlotte: Ja, alle rechten die we nu hebben, daar is hard voor gestreden he, dat is niet aan komen

waaien.

Erick: Ja en moet je ook niet weggeven. Dus waar wij voor hebben gevochten vorig jaar, die 8 1/2 % moeten we ook niet weggeven, moeten we stand blijven houden. Onze cao moeten we stand blijven houden.

Charlotte: Wat verwachten jullie van 2021, en de tijd daarna. Hoe zien jullie de komende tijd?

Erick: Nou de situatie op heel Schiphol is, dat de vaste krachten weggaan en dat daar veel meer uitzendkrachten voor gaan komen. Want als ik al hoor dat de KLM veel kleiner wil gaan worden en goedkoper, betekent dat je uiteindelijk toch ergens vaste krachten moet kwijt raken en uitzendkrachten moet aannemen om goedkoper te worden.

De KLM, wat ik zo jammer vind wat je dus ziet, is dat de KLM nog steeds bezig is met een race naar beneden, de luchthaven is bezig met de race naar beneden. We moeten de race naar beneden niet hebben we moeten de race naar boven hebben. Dus daarom moeten we de concurrentiestrijd die er bestaat op Schiphol toch aan zien te gaan. En ja, als je die low-budget maatschappijen hebt, kunnen we natuurlijk niet mee tegen concurreren. En dat is natuurlijk een nekkenbreker voor de KLM

Charlotte: ja en dit was natuurlijk los van corona, dit zagen we voor corona ookal gebeuren. Herkennen jullie dat, als ik dat zo zeg?

Erick: Nou, wat ik nu zie, is dat ze overal aan het bezuinigen zijn. En het vervelende daarvan is, is dat Schiphol zelf ook met dingen komen zoals een 3^e afhandelaar [7^e]. We zijn aan het bezuinigen, we zijn transavia kwijt die gaat naar een andere maatschappij, ja noem maar op. Ik denk niet dat het mooier wordt erop, het wordt alleen maar zwaarder voor ons. De vaste mensen die er nu nog zijn, die gaan toch harder moeten lopen.

Charlotte: ja, en je had het over een nieuwe afhandelaar, hoeveel zijn er nu, 6 volgens mij al. En nu komt er nu, nu in deze tijd, als die elkaar kapot concurreren en daar doet KLM natuurlijk aan mee, komt er een nieuwe. Midden in een crisistijd. Terwijl al die bedrijven al worstelen...

Gerben: Nouja, we hebben natuurlijk al 7 afhandelingsbedrijven of tenminste we hebben 6 afhandelingsbedrijven en daar komt een 7^e bij, maar het is niet alsof het werk is toegenomen ofzo. Je ziet toch ook dat die concurrentiestrijd de KLM ook heeft geraakt. Het feit dat wij transavia zelf niet meer afhandelen heeft te maken puur met het feit dat wij te duur zijn. Wij zijn te duur omdat de rest van onze concurrentie het voor elke keer goedkoper doen. Dat moet een keer afgelopen zijn want dat is het personeel dat hier de rekening van betaalt.

Charlotte: even kijken. Als het weer aantrekt, wat voor een situatie zal er dan ontstaan, hoe zien jullie dat voor je?

Erick: Als het gaat aantrekken, echt gaat aantrekken, dan ben ik bang voor de werkdruk. Werkdruk gaat ontzettend toenemen. Met minder mensen naar de kist. Ze gaan waarschijnlijk wel uitzendkrachten aannemen maar ze zijn nu gewoon aan het kijken hoe het gaat met minder mensen onder de kist. Meer werkzaamheden onder de kist uitvoeren, andere afdelingen overnemen. Ja, hoe je het draait of keert, de toekomst voor de afhandeling is er niet echt rooskleurig op.

Charlotte: Gerben, corona heeft de onderliggende problemen in de luchtvaart ook wel blootgelegd.

Wat zijn volgens jou die onderliggende problemen?

Gerben: Die problemen, en dat speelt al een langere tijd, de concurrentie binnen de luchtvaart is zo groot. De tickets worden zo goedkoop gemaakt, dat bedrijven niet in staat zijn gezonde buffers op te bouwen. Dit is een probleem dat al langer speelt, en daardoor is het de enige plek waar nog bezuinigd kan worden, dat is op arbeidsvoorwaarden. Ik denk dat als we dit willen oplossen, en ook voor de nederlandse belastingbetaler, en als ze hun geld terug willen krijgen waar de staat garant voor staat, dat ze sociale vestigingseisen moeten maken op Schiphol, maar ook Europese afspraken hoe om te gaan met bedrijven die onder de prijs opereren. Want je zal zien dat ook Europees gezien dit probleem zich voor gaat doen. Want alle landen hebben hun nationale luchtvaartmaatschappijen gered met geld, maar die kunnen eigenlijk niet die schulden allemaal terugbetalen. Want zoveel wordt er gewoon niet meer verdiend in de luchtvaart. Dus ik denk dat het van 2 kanten moet komen. Er moet een regelgeving komen Europees gezien om de markt te beschermen, en er moeten vestigingseisen komen op Schiphol want in principe moet het niet uitmaken voor welk bedrijf je werkt. Je moet allemaal gezond je pensioen kunnen halen en allemaal op een normale manier naar je werk moeten kunnen en dat je weer gezond weer naar huis gaat.

Charlotte: Ja en hoe komen we daar dan? Hoe krijgen we die sociale vestigingseisen op Schiphol dan bijvoorbeeld?

Gerben: Daarvoor zullen we in gesprek mee moeten blijven met Schiphol, en ook met de bazen van de afhandelaar, en daarmee zullen we afspraken mee moeten maken. Als zij zich niet aan deze afspraken willen commiteren dan moeten we ze door middel van actievoeren bewust van moeten maken dat er geen andere manier is.

Charlotte: Ja, want dat komt niet vanzelf.

Gerben: Nee, dat is nog nooit gebeurd, want dat zal dit keer ook wel niet komen, haha.

Charlotte: Zijn er nog dingen waarvan je denkt, dit had ik graag nog willen delen, dit is niet ter spraken gekomen.

Gerben: Wat ik nog wil zeggen is dat: ik begrijp dat we met zn allen in een hele moeilijke tijd zitten en dat vakbondsleden over de hele luchthaven bang zijn voor hun baan, want ik denk dat ondanks dat wij hebben moeten inleveren qua arbeidsvoorwaarden bij de KLM nog goed zitten qua arbeidsvoorwaarden en qua dreiging qua ontslag en dat soort dingen. Ik denk dat er nog veel meer onzekere contracten zijn op Schiphol, en ondanks dat denk ik toch dat we ons hard moeten proberen te maken om zo veel mogelijk voor elkaar te krijgen, want in ons eentje gaat het niet lukken. We zullen ons moeten verenigen met elkaar. Alle afhandelaren onder elkaar, alle bedrijven onder elkaar, alle personeel onder elkaar, want we kunnen het alleen met elkaar gaan redden, en apart van elkaar gaan we het niet voor elkaar krijgen.

Charlotte: Ja dat is heel mooi gezegd Gerben!

Heb jij daar nog iets aan toe te voegen Erik?

Erick: ja, zeker. Ik zou alle mensen graag oproepen om lid te worden van de FNV. Want samen staan we sterk. Samen kunnen we voor onze doelen strijden.

Gerben: Ja inderdaad. We moeten ons blijven verenigen. Samen staan we inderdaad sterk. We moeten ons heel goed realiseren dat er zonder ons geen vliegtuig opstijgt. Wij zijn Schiphol. Wij verzorgen de service op Schiphol, maar zonder ons kan het helemaal niet. Dat moeten wij ons realiseren, en dat moet de baas van Schiphol zich ook realiseren en de bedrijfsleiding van de afhandelaren.

Charlotte. Ja. Spijker op de kop geslagen.

Misschien is het mooi om nu af te sluiten. Ja, bedankt dat jullie er waren Erik en Gerben!

Erick: Dankjewel, graag gedaan.

Gerben: Graag gedaan. Jij ook bedankt!

OUTRO MUZIEK

Berend: Bedankt voor het luisteren!

We horen graag wat jullie er van vonden en welke onderwerpen we volgens jullie moeten behandelen in de toekomst. Dat kan door een comment achter te laten op onze soundcloud of door een mailtje te sturen naar schiphol@fnv.nl

Tot de volgende keer!