

**Bijlage 4 : Afbouwregeling vliegtoelage DLVP, behorende bij de brief  
dd. 17 maart 2008**

Overzicht Afbouwregeling Vliegtoelage (genoemde termijnen zijn "vliegjaren bij de overheid")

0 - 5 jaar	:	1 <sup>e</sup> jaar	100% van laatst genoten vliegtoelage
		2 <sup>e</sup> jaar	75% van laatst genoten vliegtoelage
		3 <sup>e</sup> jaar	50% van laatst genoten vliegtoelage
		4 <sup>e</sup> jaar	25% van laatst genoten vliegtoelage
		5 <sup>e</sup> jaar	geen vliegtoelage
5 – 10 jaar	:	1 <sup>e</sup> jaar	100% van laatst genoten vliegtoelage
		2 <sup>e</sup> jaar	100% van laatst genoten vliegtoelage
		3 <sup>e</sup> jaar	75% van laatst genoten vliegtoelage
		4 <sup>e</sup> jaar	50% van laatst genoten vliegtoelage
		5 <sup>e</sup> jaar	25% van laatst genoten vliegtoelage
		6 <sup>e</sup> jaar	geen vliegtoelage
≥ 10 jaar	:	1 <sup>e</sup> jaar	100% van laatst genoten vliegtoelage
		2 <sup>e</sup> jaar	100% van laatst genoten vliegtoelage
		3 <sup>e</sup> jaar	100% van laatst genoten vliegtoelage
		4 <sup>e</sup> jaar	75% van laatst genoten vliegtoelage
		5 <sup>e</sup> jaar	50% van laatst genoten vliegtoelage
		6 <sup>e</sup> jaar	25% van laatst genoten vliegtoelage
		7 <sup>e</sup> jaar	geen vliegtoelage
≥ 10 vliegjaren en ≥ 50 jarige leeftijd	:		100% van laatst genoten vliegtoelage
≥ 20 vliegjaren <sup>1</sup>	:		100% van laatst genoten vliegtoelage

<sup>1</sup> Tijdelijke overgangsregeling voor medewerkers, die vanaf 01-01-2007 aangesteld waren als vlieger-DLVP

## Aanpak en bevindingen van de gehouden arbeidsvoorwaardenvergelijking overheidsvliegers

### Inleiding

Het onderzoek naar een pakketvergelijking van de arbeidsvoorwaarden bij IVW, Defensie en DLVP vindt zijn grondslag in de brief van de Korpsbeheerder d.d. 12 maart 2007, kenmerk 2007-0000072888. Op grond van de uitkomsten van dit onderzoek wordt door de Korpschef KLPD een voorstel gedaan voor een marktconform pakket arbeidsvoorwaarden, dat ertoe moet leiden dat onvoorziene en vroegtijdige uitstroom van ervaren vliegers bij de DLVP wordt voorkomen en dat voldoende wervingskracht heeft om al dan niet ervaren professionele vliegers (bij voorkeur met een overheidsachtergrond) voor de DLVP binnen te kunnen halen.

### Aanpak

Bij de gehouden vergelijking is uitgegaan van de geldende arbeidsvoorwaarden voor gelijk gecertificeerde functies van overheidsvliegers, namelijk:

- (Sr.)Inspecteur Vlieger IVW;
- Vlieger/gezagvoerder, copiloot – missiecommandant en vluchtcommandant van Defensie;
- Politievlieger en Operationeel Chef Vlieger DLVP.

Bij het gehouden onderzoek zijn ook betrokken de uitkomsten uit het rapport positievergelijking luchtvaardenden van de Commissie Baars uit 1985.

### Bevindingen algemeen

Uit de functievergelijking is gebleken dat de bovengenoemde functies elementair goed met elkaar te vergelijken zijn<sup>1</sup>. Het functie-element vliegen en het functieniveau (basisvorming, opleidingen en certificering) zijn met elkaar te vergelijken. Ook is uit de vergelijking naar voren gekomen dat er een gemeenschappelijkheid zit in de unieke arbeidsvoorwaarden, te weten het toekennen van een vliegtoelage. Deze wordt bij alle vergeleken overheidssectoren gehanteerd, maar wijken qua systematiek en hoogte aanzienlijk af. Eveneens kan worden geconcludeerd dat zowel IVW, Defensie als DLVP te maken hebben met dezelfde conjunctuurproblematiek; krapte op de arbeidsmarkt en moeilijk vliegers binnen te houden dan wel te werven.

Voor wat betreft de inhoud van het werk zijn er verschillen te duiden waar het betreft de taakstelling, vliegomstandigheden en vliegproductie.

- **IVW** houdt toezicht op het gebied van de veiligheid in de (burger)luchtvaart. Om hun kennis op peil te kunnen houden en hun certificeringen geldig te houden vliegen (Sr) inspecteurs ten hoogste eenmaal per week als gastvlieger bij een commerciële operator. De (Sr) inspecteur vliegt uitsluitend één type luchtvaartuig. Indien er wordt gevlogen op grote vliegtuigen (bv. Boeing 737 en Fokker 50) vliegt men uitsluitend als co-piloot (first officer). Op kleine vliegtuigen en helikopters vliegt men doorgaans ook als co-piloot, in sommige gevallen als gezagvoerder. Het werk kent een grote mate van voorspelbaarheid. Er worden geplande transportvluchten en trainingsvluchten gemaakt (vliegen van A naar B). In vergelijking met Defensie en DLVP zijn er geen risico bezwarende omstandigheden (afbreukrisico, gevaarszetting), omdat men vliegt binnen de toegestane limieten. Gemiddeld genomen bedraagt het aantal vlieguren per jaar 175 uren per jaar voor een operationeel vlieger (vergelijkbaar met Defensie).
- **Defensie** (Luchtmacht/Marine) voert militaire verdedigings- en verkenningvluchten uit ter bescherming van de soevereiniteit van Nederland en in internationaal verband tijdens vredesmissies. De vlieger bij Defensie vliegt op één type luchtvaartuig. Er is sprake van

<sup>1</sup> Zie ook bijlage 2 bij het rapport positievergelijking luchtvaarend personeel van de Commissie Baars waarin tot eenzelfde conclusie is gekomen.

risicobezwarende omstandigheden, met name in geval van hulpverlening en uitzendoperaties. De vliegers van Defensie voeren hun werk in grote zelfstandigheid en verantwoordelijkheid uit. De voorspelbaarheid van het werk binnen Nederland is relatief groot. Het werk tijdens uitzendoperaties is daarentegen onvoorspelbaar. Het gemiddeld aantal vliegreuren per jaar bedraagt 150 tot 180 uren voor een operationeel vlieger.

- **DLVP** biedt luchtsteun binnen Nederland en het continentale plat, ten behoeve van de handhaving van de rechtsorde, opsporing strafbare feiten, observaties voor de bestrijding van georganiseerde criminaliteit en vervoersvluchten ten behoeve van Justitie, politie en publieke taakstelling (couveuse- en donorvluchten). Afhankelijk van de operationele behoefte is een vlieger DLVP op één of meerdere type luchtvaartuigen gecertificeerd. In verband met de implementatie van de nieuwe luchtvloot (twee type helikopters) worden de meeste vliegers op beide typen gecertificeerd. Er is sprake van risicobezwarende omstandigheden. Evenals voor de vliegers van Defensie geldt dat de vliegers DLVP hun werk uitvoeren in grote zelfstandigheid en verantwoordelijkheid. Wel hebben de vliegers DLVP vanwege hun taakstelling ruimere vliegbevoegdheden (ontheffingen) in vergelijking met de overige overheidsvliegers. Ook is sprake van een hoge mate van onvoorspelbaarheid van het werk. Het gemiddeld aantal vliegreuren bedraagt 350 uren voor een operationeel vlieger.

Ondanks het feit dat ieder sector een eigen unieke taakstelling en werkterrein heeft, zit de gemeenschappelijkheid in het elementaire vliegen. Om die reden, alsook vanuit de conclusie dat bij alle vergeleken sectoren dezelfde conjunctuurproblematiek zich voordoet, is in de vergelijking de focus gelegd op bestaande regelingen die er te dien aanzien zijn bij IVW, Defensie en DLVP en op welke wijze deze regelingen toegepast worden. Het betreft hier met name de verschillen in de vliegtoelage en het instrumentarium voor werving en behoud. Deze zijn het meest relevant voor de vergelijking. In zijn algemeenheid moet worden geconcludeerd dat de bijzondere arbeidsvoorwaarden voor de vliegers DLVP, in vergelijking met die van IVW en Defensie, niet langer marktconform kunnen worden geacht.

#### Bevindingen specifiek

##### 1 Historie

- In 1988 is op basis van de aanbevelingen uit het rapport "Positie luchtvaardenden" van de Commissie Baars uit 1985 de rechtspositie van vliegers van politie zoveel mogelijk gelijk getrokken met die van de vergelijkbare helivliegers van de Koninklijke Luchtmacht en vliegers van de Rijksluchtvaartdienst (thans IVW).
- Sinds de vorige pakketvergelijking door de Commissie Baars in 1985 is er geen verdere toetsing geweest ten behoeve van een herijking van de arbeidsvoorwaarden van vliegers DLVP in vergelijking met de arbeidsvoorwaarden voor vliegers bij IVW en Defensie.
- Sinds die tijd is de inkomenspositie van vliegers DLVP substantieel uit de pas gaan lopen met die van vergelijkbare overheidsvliegers (zie bijlage 3).

##### 2 Vliegtoelage

- Zowel IVW, Defensie als DLVP kennen een regeling vliegtoelage die qua systematiek met elkaar te vergelijken zijn. De hoogte van de vliegtoelage neemt toe naar gelang de vlieger vliegervaring heeft opgebouwd en blijft na het behalen van een vastgesteld aantal vliegervaringsjaren gelijk.
- De ratio achter de vliegtoelage bij IVW, Defensie en DLVP is vergelijkbaar. Bij alle overheidssectoren is de vliegtoelage gebaseerd op kennis & kunde (ervaring) en conjunctuurgevoeligheid (vrije marktwaarde). Voor Defensie en DLVP komt daarbij het element risico/gevaar.

- IVW heeft als enige organisatie voor het vaststellen van de hoogte van een vliegtoelage in 2003 een benchmark-onderzoek gedaan en heeft aan de hand van die resultaten een berekeningsmethode opgezet waarvan het resultaat overeenkwam met de op dat moment marktconforme beloning.
  - De vliegtoelagen zijn bij alle overheidssectoren geïndexeerd; volgen de loonontwikkeling.
  - De hoogte van de vliegtoelagen verschillen onderling substantieel (zie bijlage 2A).
- 3 Afbouwregeling vliegtoelage
- IVW en Defensie kennen een afbouwregeling voor de vliegtoelage in het geval dat een vlieger zijn vliegbevoegdheid tijdelijk, dan wel blijvend verliest, waarbij dit verlies niet aan grove nalatigheid of op zet is te wijten. Voor de vliegers DLVP is een dergelijke voorziening niet beschikbaar.
- 4 Vergelijking Toelage Werving en Behoud
- IVW, Defensie en DLVP kennen ook andere instrumenten binnen hun bestaande rechtspositieregelingen, om de krapte op de arbeidsmarkt het hoofd te bieden. Dit doen zij door onder andere een toelage of een uitkering voor werving en behoud toe te kennen.
  - Bij IVW wordt dit instrumentarium thans niet gehanteerd ten aanzien van de (Sr) inspecteurs. Overigens staat toepassing ervan daar ter discussie, gelet op de door hun ondervonden conjunctuurproblematiek.
  - Defensie hanteert ten aanzien van de vliegers een bindingspremie met een tijdelijk karakter; op dit moment bedraagt die premie gemiddeld jaarlijks maximaal 30% van de in het betreffende jaar genoten bezoldiging.
  - In verband met de zuigende werking van de commerciële luchtvaart heeft de beheerder van het KLPD (brief 2007-0000072888, van 12 maart 2007) besloten als tijdelijke maatregel de huidige vliegers een toelage voor werving en behoud uit te keren. Op grond van deze bepaling hebben de vliegers aanspraak op deze toelage in aanvulling op hun huidige vliegtoelage.

#### Aanbevelingen

1. De huidige regeling vliegtoelage DLVP vervangen door een regeling naar analogie van de regeling vliegtoelage IVW. Zie voor een nadere uitwerking bijlage 2 A.
2. Een afbouwregeling voor de vliegers DLVP treffen naar analogie van de afbouwregeling vliegtoelage IVW. Zie voor een nadere uitwerking bijlage 4.
3. Los van de hiervoor onder 1 en 2 genoemde aanbevelingen, een maatregel treffen waardoor aan de huidige trend tot vervroegde uitstroom van ervaren vliegers DLVP een halt wordt toegeroepen. Aanbevolen wordt om met toepassing artikel 10 Bbp de zittende groep vliegers in schaal 11 in te schalen in schaal 12 Bbp. Zie voor een uitwerking bijlage 1 A.
4. Bij overnemen van de aanbeveling genoemd onder 1, intrekken van de toelage voor werving en behoud, die als tijdelijke maatregel was toegekend aan de vliegers DLVP (brief 2007-0000072888, van 12 maart 2007).
5. Ten behoeve van het werven van ervaren professionele vliegers (bij voorkeur vanuit Defensie), toepassen van het bestaande instrument van toekenning van een toelage voor werving en behoud.