

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

713

Vragen van het lid **Roemer** (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de *Balkenendenorm bij Luchtverkeersleiding Nederland*. (Ingezonden 26 oktober 2009)

1
Kunt u verklaren dat maar liefst 63 van de 1126 medewerkers van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in 2008 meer verdienden dan de minister-president?¹

2
Kunt u uitleggen waarop het loongebouw van LVNL is gebaseerd? Kunt u uiteenzetten in hoeverre dit de afgelopen jaren veranderd is?

3
Waarom verdient één senior consultant bij LVNL meer dan de voorzitter en de directie? En waarom verdient een andere senior consultant aanmerkelijk minder?

4
Hoe verhoudt de rijkelijke beloning van een aantal medewerkers zich tot de inspanning om te komen tot een forse kostenreductie bij LVNL?² Hoe denkt u de beoogde besparing van € 35 tot 45 miljoen te gaan bereiken?

5
Welke besparing zou u boeken indien elke medewerker van LVNL minder dan de Balkenendenorm verdient? In hoeverre zou dit een uitkomst bieden voor de verslechterde financiële

situatie van LVNL die het gevolg is van het bevriezen van de luchthaventarieven?

6
Welke maatregelen gaat u nemen om ervoor te zorgen dat elke medewerker van LVNL onder de Balkenendenorm komt? Wanneer zal dit geregeld zijn?

¹ Luchtverkeersleiding Nederland, jaarverslag 2008.

² Nu.nl, 13 oktober 2009: «Eurlings bevriest prijzen luchtverkeersleiding» <http://www.nuzakelijk.nl/algemeen/2100719/eurlings-bevriest-prijzen-luchtverkeersleiding.html>

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 19 november 2009)

1
De informatie over de salarissen bij LVNL wordt ingevolge de Wet Openbaarmaking uit Publieke middelen gefinancierde Topinkomens (WOPT) sinds 2006 standaard in het Jaarverslag van LVNL opgenomen. In 1985 is een salarisconflict ontstaan met de verkeersleiders. Het parlement heeft toen bij het kabinet aangedrongen op een structurele oplossing voor dit conflict. Een staking en/of het vertrek van verkeersleiders naar het buitenland diende te worden voorkomen. Het toenmalige kabinet heeft vervolgens, op basis van het voorstel van de commissie Albeda, besloten de luchtverkeersbeveiligings-organisatie

(LVB) in 1993 te verzelfstandigen. Zo kon de LVB een professioneel geleide organisatie worden die bedrijfsmatiger en flexibeler kon opereren. De LVB diende op verantwoorde wijze een publieke taak uit te voeren met een bedrijfsvoering geënt op de Europese markt. Als gevolg van dat kabinetsbesluit wordt sindsdien het huidige salarisniveau van de verkeersleiders bepaald door de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland, voormalige LVB) en wordt rekening gehouden met de marktwerking in Europa. Ik wijs er overigens uitdrukkelijk op dat de kosten van LVNL en dus ook de salarissen van de luchtverkeersleiders, niet uit belastinggeld worden betaald, maar via heffingen ten laste komen van de luchtruimgebruikers, met name de luchtvaartmaatschappijen. Op dit moment is er geen reden dit beleid te wijzigen. De arbeidskosten van verkeersleiders in dienst van LVNL liggen zelfs beduidend lager dan die van de verkeersleiders in de ons omringende landen. De arbeidskosten van verkeersleiders bij LVNL bedragen € 101 per uur, in België bedragen de arbeidskosten € 121 per uur en in Duitsland € 124 per uur. Voor verkeersleiders werkzaam bij de MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre) bedragen de arbeidskosten € 132 per uur. Alle genoemde bedragen gelden voor 2007 (meest recente rapportage). Het

basissalaris van de verkeersleiders ligt overigens onder de zogenaamde «Balkenende norm». Wanneer een verkeersleider aanvullende management-taken vervult of overuren moet draaien kan het voorkomen dat de totale beloning hoger is dan de Balkenende norm. Dit wordt mede veroorzaakt door de toeslag op onregelmatige diensten.

2

Het loongebouw van LVNL is sinds het jaar 2000 gebaseerd op de Hay methodiek. De Hay methodiek is een erkende methodiek voor het bepalen van de waardering en beloning van functies binnen organisaties. Specifiek voor de verkeersleiders geldt tevens de Regeling Loopbaanvorming Verkeersleiders (RLV). Deze regeling beschrijft de verschillende functieniveaus en ontwikkelmogelijkheden voor de functiegroep verkeersleiders. In 2007 is de Regeling Loopbaanvorming Verkeersleiders vereenvoudigd. De aanpassing is onderdeel geweest van de afspraken die tussen het bestuur en de vakorganisaties zijn gemaakt in het kader van het arbeidsvoorwaarden overleg.

3

Samen met Duitsland, België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland neemt Nederland deel aan het Functional Airspace Block Europe Central (FAB EC). In dit project wordt samengewerkt door de verschillende staten en de lucht-verkeersdienst-verleners. Met de vorming van het FAB EC wordt gewerkt aan defragmentatie van het Europese luchtruim. Dit belangrijke en omvangrijke project heeft grote gevolgen voor de Nederlandse luchtvaartsector en in het bijzonder LVNL. Het is een uitermate complex proces waarbij de inzet van hoog gekwalificeerde, deskundige en internationaal gerespecteerde functionarissen noodzakelijk is om de belangen van de Nederlandse Staat te borgen. Een van de senior consultants vertegenwoordigt Nederland in dit proces. De senior consultant treedt namens Verkeer en Waterstaat op in de EU en wordt voor de helft door Verkeer en Waterstaat betaald. Het gaat hier om de voormalig bestuursvoorzitter van LVNL, die er in salaris niet op achteruit is gegaan. Het goed kunnen vervullen van deze rol raakt grote belangen en vergt specifieke

kwaliteiten. De lagere vergoeding van de andere senior consultant wordt verklaard door het feit dat de zwaarte van diens takenpakket substantieel lager ligt.

4

a. LVNL heeft de ambitie fors te besparen (zie antwoord 4b) waarbij in elk geval de topstructuur van LVNL wordt aangepakt. Zo wordt het aantal bestuurders van drie naar twee leden teruggebracht en gaan de nieuw aangestelde bestuursleden aanmerkelijk minder verdienen dan de voorgaande.

b. Er is in de media melding gemaakt van een beoogde besparing van circa € 35 tot 45 miljoen. Een vergelijking tussen de begrotings- en meerjarenplannen van LVNL van 2009 en 2010 laat echter zien dat LVNL de ambitie heeft in de periode 2010 t/m 2013 een bedrag van ruim € 70 miljoen te besparen op de algemene en personele kosten. Naast de personele vermindering wil LVNL bij de onderhandelingen over de arbeidsvoorwaarden inzetten op hantering van de nullijn. Tevens heeft LVNL een aantal mogelijkheden geïdentificeerd om samen met andere bij de luchtvaart betrokken partijen (onder andere Schiphol en de regionale luchthavens) bepaalde kosten (bijvoorbeeld ter zake van lease en erfpacht) te verlagen dan wel de opbrengsten (bijvoorbeeld de introductie van een kostenvergoeding voor werkzaamheden ter zake van vergunningen en ontheffingen) te verhogen. De verlaging van deze kosten wordt voor de periode tot en met 2013 geraamd op maximaal € 24 miljoen. Hierbij is LVNL wel afhankelijk van de samenwerking met en de inzet van derden (onder andere Schiphol).

5

Er is geen verband tussen de verslechterde financiële situatie van LVNL en het bevriezen van de luchthaventarieven. De verslechterde financiële situatie van LVNL is het gevolg van de sterke afname van de inkomsten als gevolg van de vermindering van het luchtverkeersvolume bij gelijkblijvende kosten. Om de financiële situatie van LVNL te verbeteren zijn daarom aanzienlijke structurele kostenreducties noodzakelijk. LVNL heeft de ambitie de komende jaren tenminste € 70 miljoen te besparen

op de personele en operationele kosten. De extra besparingen bij hantering van de Balkenendenorm zijn beperkt en doen geen recht aan de praktijksituatie. Immers, salarisverlaging is niet zonder meer éézijdig afdwingbaar en zou in dit geval leiden tot minder marktconforme salarissen hetgeen kan leiden tot een vertrek en tekort aan verkeersleiders. Zie mede mijn antwoord op vraag 1.

6

Relevant hierbij is vooral de ontwikkeling in het licht van Single European Sky (zie vraag 3) waarbij binnen het FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) wordt toegewerkt naar één over de nationale grenzen heen functioneel werkend luchtruim met een gestroomlijnde set van procedures en regelgeving en een sterke consolidatie van de verkeersleidingorganisaties. Onder verwijzing naar het in 2010 te sluiten FABEC Statenverdrag zal in 2012 het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) ingesteld worden.