



Samen luchtvaart mogelijk maken

Verantwoording aan de minister van
Infrastructuur en Waterstaat

JAAR **2019** VERSLAG

Jaarrekening 2019

LVNL

2019

www.lvnl.nl



INHOUDSOPGAVE HET JAARVERSLAG



04 VOORWOORD



06 VISIE, STRATEGIE EN VOORUITBLIK

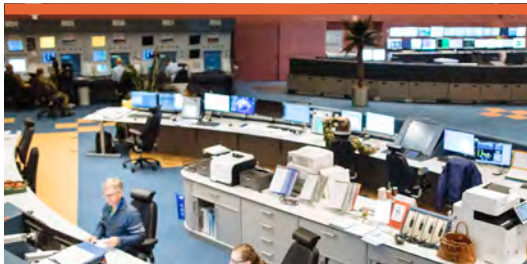


10 2019 IN VOGELVLUCHT



14 VEILIGHEID EN INFORMATIEBEVEILIGING

I. BESTUURSVERSLAG



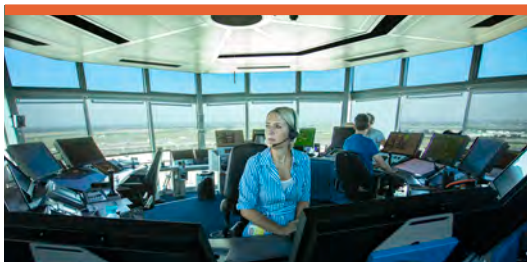
26 EFFICIËNTIE EN KWALITEITSZORG

I. BESTUURSVERSLAG



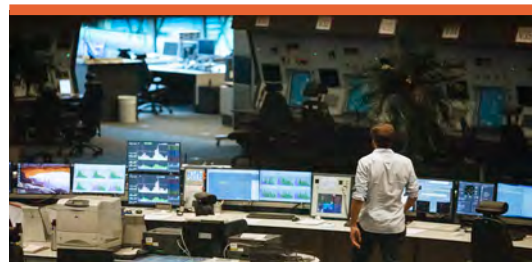
40 MAATSCHAPPIJ EN KLANT

I. BESTUURSVERSLAG



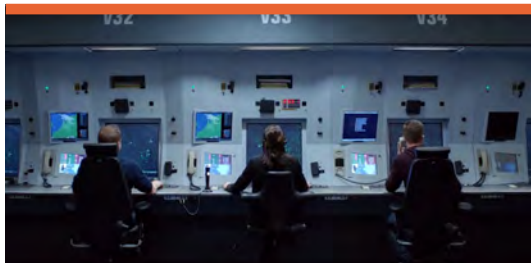
50 TOPPROJECTEN

I. BESTUURSVERSLAG



56 PROJECTENPORTFOLIO

I. BESTUURSVERSLAG



62 PERSONEEL

I. BESTUURSVERSLAG



66 FINANCIËN

I. BESTUURSVERSLAG



74 BESTUURSSTRUCTUUR

I. BESTUURSVERSLAG



80 IN CONTROL STATEMENT

I. BESTUURSVERSLAG



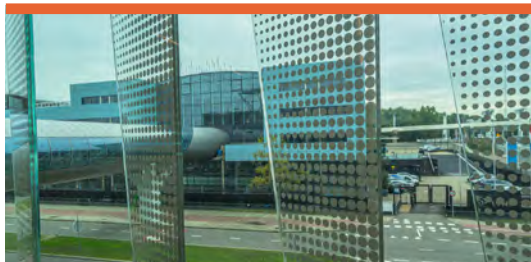
86 BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

II. JAARREKENING



92 JAARREKENING 2019

III. OVERIGE GEGEVENS



158 CONTROLEVERKLARING



164 AFKORTINGEN

VOORWOORD HET JAARVERSLAG

Ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag brak een wereldwijde coronapandemie uit. Een situatie die een gigantische impact heeft op de samenleving in haar geheel en de luchtvaartsector in het bijzonder. De consequenties daarvan zijn op dit moment nog niet volledig te overzien. Dit neemt niet weg dat wij in het bestuursverslag en de jaarrekening aandacht besteden aan de risico's en de verwachte financiële consequenties van deze crisis.

Het jaar 2019 stond in het teken van het afronden van een aantal grootschalige projecten. Zij vormen een belangrijke stap om LVNL klaar te maken voor de toekomst. We zijn trots op de behaalde resultaten en de inzet van al die collega's die dit mogelijk maakten zonder dat de veiligheid in het geding was.

We realiseerden de verkeerstoren van de toekomst, zodat we klaar zijn voor ontwikkelingen op Schiphol. We zetten samen met onze luchtmachtcollega's een nieuw gebouw neer, Polaris. Daarin wordt het nieuwe verkeersleidingssysteem iCAS opgebouwd en we huisvesten er ons gemeenschappelijk opleidingscentrum. Samen met diezelfde luchtmacht realiseerden we op Lelystad Airport luchtverkeersleiding, zodat deze luchthaven op elk politiek gewenst moment opengesteld kan worden voor handelsverkeer.

Ook aan de andere projecten werd onverminderd hard doorgewerkt. Een bloemlezing van 'ons' jaar is te vinden op de volgende pagina's. We introduceerden ook twee nieuwe topprojecten: optimalisatie luchtruim zuidwest Nederland - sector 3 - en recategorisatie EU-Time Based Separation. In het hoofdstuk topprojecten in dit jaarverslag geven we hierover meer uitleg.

Waardecreatie

De wereld om ons heen verandert en wij bewegen mee. Sterker nog: we doen er alles aan om daar proactief op in te spelen, met als uitgangspunt de luchtvaartveiligheid. We leggen het vergrootglas op de toegevoegde waarde die wij kunnen creëren voor de BV Nederland, onze klanten en partners en bewoners in de omgeving van luchthavens. Bij alles wat we doen vragen wij ons af: wat hebben zij van LVNL nodig?

Duurzaamheid en hinderbeperking zijn thema's die wij hoog op de agenda hebben staan, naast efficiënter vliegen, een betrouwbare levering van capaciteit en het optimaal gebruiken van het luchtruim. Om dit mogelijk te maken blijven we ons richten op het sneller implementeren van nieuwe digitale oplossingen in de bestaande bedrijfsvoering.

Medewerkers

Onze ambitie vraagt veel van onze mensen. Daarom investeren we in de verdere ontwikkeling van onze medewerkers. Dat deden we in een Leadership Purpose Program voor het management dat we in 2019 afronden. Het gaf ons management handvatten om onze purpose 'samen luchtvaart mogelijk maken' op een effectieve manier mee te nemen in hun leiderschap. En we startten eind 2019 een Employee Purpose Program. Een twaalf maanden

durend programma dat zich richt op de verdere ontwikkeling van iedere collega.

We voerden ook een medewerkertevredenheidsonderzoek uit. Hoewel we blij zijn met de score op werkplezier - een 7,5 - vinden we het ook belangrijk om actie te ondernemen op de genoemde verbeterpunten.

Verder zetten we het komend jaar nog sterker in op de instroom, doorstroom en het behoud van meer vrouwelijk talent in topfuncties. Dit vinden we belangrijk omdat gemengde teams aantoonbaar betere resultaten leveren. Succesvolle teams zijn divers van samenstelling, niet alleen wat betreft man/vrouw-diversiteit, ook wat betreft etnische achtergrond.

Samenwerkingsverbanden

Naast onze medewerkers zijn onze partners voor ons van essentieel belang. Zonder samenwerking geen resultaat. Zowel binnen Nederland als daarbuiten blijven we zoeken naar nieuwe samenwerkingsverbanden en partnerschappen en versterken we de bestaande, met het doel op een kostenefficiënte manier onze prestaties te verbeteren en onze innovatiecyclus te versnellen. Enkele voorbeelden uit het verslagjaar:

- In overleg met de mensen in de omgeving rondom Schiphol besloten we in november 2019 een vaste nachtnadering voor de Zwanenburgbaan te realiseren. Deze innovatieve gekromde nadering zorgt voor minder spreiding van het luchtverkeer en daarmee voor minder hinder in de woonkernen.
- Met KLM, Royal Schiphol Group en verschillende andere bedrijven richtten we de Dutch Drone Delta op, met het doel kansen voor toekomstig personenvervoer door de lucht (Urban Air Mobility) en drones te benutten en succesvol te integreren in het luchtruim en onze dienstverlening.
- Met het Engelse Altitude Angel zijn we gestart met een samenwerking om drones veilig te integreren in het Nederlandse luchtruim.

- Met de Duitse luchtverkeersdienstverlener DFS tekenden we een overeenkomst voor de realisatie van één gemeenschappelijk informatiesysteem, het operationele Control Center Information System.
- Samen met de andere leden van iTEC Alliance - een samenwerkingsverband tussen de Spaanse leverancier Indra en de luchtverkeersleidingsorganisaties van Duitsland, Groot-Brittannië, Spanje, Nederland, Noorwegen, Polen en Litouwen - en EUROCONTROL breidden we het partnerschap verder uit in de gezamenlijke ontwikkeling van interoperability.
- Bij collega-organisatie NATS schaften we het Intelligent Approach System aan. De integratie van dit systeem in onze eigen systemen helpt ons om onder alle omstandigheden de tactische capaciteit en operationele veerkracht te verbeteren op de drukste luchthaven van Europa, Amsterdam Airport Schiphol.
- Aan Saab Digital Air Traffic Solutions (SDATS) gunden we de opdracht voor het ontwikkelen, plaatsen en onderhouden van de Remote Tower technologie op Schiphol Oost. Dit stelt ons in staat om de toren- en naderingsverkeersleiding van de luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport vanaf eind 2021 vanaf Schiphol-Oost uitvoeren.
- We contracteerden buitenlandse opleidingsinstituten voor operationele deelopleidingen en we gingen van start met het detacheren van buitenlandse luchtverkeersleiders bij LVNL.

**Kortom: onze purpose is duidelijk:
samen luchtvaart mogelijk maken!**

Michiel van Dorst, CEO/voorziter bestuur en Marlou Banning, CFO/bestuurder

Visie en strategie een herijking in 2019



Waarom

Een corporate visie en strategie moet actueel en herkenbaar zijn. Sinds de vaststelling van de LVNL corporate visie en strategie in 2018 hebben we een aantal uitdagende projecten gerealiseerd. Daar zijn we trots op! We staan niet stil en de wereld om ons heen al evenmin.

Veranderende wereld

- Veiligheid als uitgangspunt.
- Groeiende focus op duurzaamheid en hinderbeperking.
- Concurrentie tussen Europese luchthavens.
- De Europese Commissie wil de Network Manager centrale bevoegdheden geven op het gebied van inrichting en gebruik van luchtruim. En marktwerking mogelijk maken voor technische/ datadienstverlening, los van individuele luchtverkeersdienstverleners.
- Innovatieve technologie brengt specifieke vraaggerichte oplossingen op het gebied van veiligheid, capaciteit en duurzaamheid binnen handbereik.

We zetten in op waardecreatie

Wij creëren waarde voor Nederland, onze klanten en partners. Dat doen we door een bijdrage te leveren aan de vermindering van geluidsoverlast en emissies. En voor onze klanten en partners door de betrouwbaarheid en efficiëntie van onze dienstverlening te verhogen.

Innovatie

We zetten in op vergroting van de snelheid van innovatie door integratie en verbetering van bestaande technologische oplossingen, in nieuwe samenwerkingsverbanden met de industrie en collega-luchtverkeersdienstverleners.

Wat blijft hetzelfde

- Purpose
samen luchtvaart mogelijk maken.
- Kernwaarden
wij werken samen - wij staan open - wij gaan voor resultaat - wij nemen onze verantwoordelijkheid.
- Ambitie
de beste luchtverkeersleidingsorganisatie te zijn als het gaat om veiligheid, mensen en leverbetrouwbaarheid.

Vooruitblik naar 2020

Ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag brak een wereldwijde coronapandemie uit. Een situatie die een gigantische impact heeft op de samenleving in haar geheel en de luchtvaartsector in het bijzonder. De consequenties daarvan zijn op dit moment nog niet volledig te overzien. Dit brengt uitdagingen mee in de bedrijfsvoering van LVNL voor 2020.

LVNL ontleent haar bestaansrecht aan de wettelijk taak zoals beschreven in de Wet luchtvaart (artikel 5.13 lid 1a).

Hoewel het nog onzeker is, verwachten we in 2020 als gevolg van de crisis een omzetzaling te hebben van ruim meer dan 40 procent (+/- 100 miljoen euro). Dit is gebaseerd op het scenario dat de terugval in het vliegverkeer tot in april oploopt tot -80 procent en daarna langzaam weer op gang komt, maar in 2020 niet meer op het verwachte niveau terugkeert. De focus ligt voor de korte termijn op het beperken van uitgaven. Op de langere termijn probeert LVNL de effecten van de N+2 verrekening met de luchtvaartmaatschappijen in 2022 van de verkeesterugval in 2020 te beperken. Dit gebeurt in overleg met het ministerie en de overige stakeholders.

De huidige liquiditeit is gewaarborgd voor minimaal een jaar en we verwachten daarna dat er herstel optreedt. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat garant voor LVNL voor een rekening-courant positie van 165 miljoen euro en de totale leningsfaciliteit bij Schatkistbankieren. Hiermee zijn de uitgaven voor onder andere de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem geborgd.

Er zijn diverse maatregelen ingesteld om de gezondheid van onze medewerkers te beschermen en de continuïteit van onze dienstverlening te waarborgen.

De huidige projectprioritering wordt nog steeds gehanteerd, waarbij de focus ligt op onze topprojecten. Dit is nodig om de door luchtvaartmaatschappijen gewenste capaciteit goed te blijven accommoderen, te innoveren en mee te werken aan hinderreducerende maatregelen van de sector.





2019 IN VOGELVLUCHT

JAN

Samenwerken met DFS

We tekenen met de Duitse luchtverkeersdienstverlener DFS een samenwerkingsovereenkomst voor één gemeenschappelijk informatiesysteem - het operationele Control Center Information System (CCIS) - dat zowel bij LVNL als de diverse verkeersleidingscentra van DFS wordt gebruikt.

FEB

iCAS valideren en operatie verbeteren

Een Early Validation van het nieuwe verkeersleidingssysteem iCAS vindt plaats. Dit is de eerste keer dat opties die specifiek voor LVNL zijn in iCAS worden getest en onze operationele experts daar hun blik op kunnen werpen.

Wij voeren operationele wijzigingen door die tot verbeteringen leiden tijdens beperkte zichtomstandigheden. De afhandelingscapaciteit voor starts en landingen wordt verhoogd door de inzet van een derde groundcontroller op de toren.

MRT

Partnerschap, veiligheid en duurzaamheid

Samen met de andere leden van iTEC Alliance en EUROCONTROL breiden we het partnerschap verder uit in de gezamenlijke ontwikkeling van interoperability. Dit zorgt ervoor dat de systemen van verschillende luchtverkeersleidingsorganisaties gegevens kunnen uitwisselen. Het is een essentieel element om te komen tot een gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Om de veiligheid op Schiphol nog verder te verbeteren scherpen we de procedure voor recreatief VFR verkeer in het luchtruim vlakbij en boven luchthaven Schiphol (Schiphol CTR) aan. Hierdoor worden de mogelijkheden voor recreatief VFR-verkeer om het luchtruim boven de luchthaven te kruisen verminderd.

Ons vrouwennetwerk verwelkomt een dertigtal vrouwen van Women on Air, het vrouwennetwerk van de Schiphol Group. Het doel is nader kennis met elkaar te maken, te kijken waar we elkaar kunnen helpen en waar we gezamenlijk activiteiten kunnen ondernemen.

Jong LVNL doet mee met de grootste vrijwilligersactie van Nederland, NLdoet. Jonge collega's maken schoon en knappen tuinen op in dagcentrum Floriande.

We organiseren een duurzaamheidsdag voor LVNL'ers, met onderwerpen als: zelf energie besparen, duurzaamheid in Polaris, het BioFuel programma, duurzaam schoonmaken en elektrisch rijden.



APR

Nieuwe systemen en beslissing luchtruimindeling

Wim Kuijken start als voorzitter van de raad van toezicht. Hij is benoemd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor een periode van vier jaar.

We implementeren een nieuw last resort communicatiesysteem.

De Electronic Flight Strips worden geïntroduceerd op de verkeerstorens op Schiphol. Dit is één van de grootste veranderingen op de torens die LVNL ooit heeft gekend. De transitieperiode duurt tot juni.

We doen mee aan de burendag van Amsterdam Airport Schiphol. Bezoekers kunnen door een VR-bril een 'kijkje in de toren nemen'.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie nemen de startbeslissing voor het programma Luchtruimherziening. In het programma werkt LVNL samen met de twee ministeries en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) en het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) aan de nieuwe indeling van het luchtruim.

Eerder dit jaar presenteerden we samen met het Kadaster het prototype van de Visual Flight rules (VFR) chart 1:500.000 die geheel digitaal en interactief is. Deze maand lanceren we het prototype van de digitale en interactieve VFR-chart 1:500.000.

MEI

Brug slaan en stagemarkt

De verbidingsbrug tussen ons huidige gebouw en Polaris wordt geplaatst. Hiermee wordt letterlijk een brug geslagen tussen verleden, heden en toekomst.

We organiseren een stagemarkt techniek met het doel stagiairs te werven. Dit leverde 13 stagiaires op.

JUN

Suc6tocht CivMil

Ruim twintig luchtvaartcollega's, van LVNL, CLSK, Lelystad Airport en Schiphol, fietsen mee met de achtste editie van de Suc6tocht CivMil. Zij fietsen ruim 170 km van LVNL naar Lelystad en weer terug. De opbrengst gaat naar Tour for Life voor de Daniel den Hoed kliniek en naar de Amref Africa Classic waaraan een aantal LVNL'ers in oktober meedoet.

JUL

Torenverbouwing, drones en nieuwe radar

De minister van Infrastructuur en Waterstaat laat de Tweede Kamer weten dat opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer in april 2020 niet meer haalbaar is.

We vieren dat de torenverbouwingen op Schiphol succesvol zijn afgerond; op toren-centrum is het aantal werkposities bijna verdubbeld; er kunnen nu vijftien mensen tegelijkertijd werken.

Een nieuw systeem dat drone-incidenten moet voorkomen wordt door ons getest bij de Technische universiteit Delft. Aanleiding is nieuwe Europese wetgeving voor drones die in juni werd aangekondigd en mogelijk over een jaar wordt ingevoerd. Vanaf dat moment moeten bijna alle dronevliegers beschikken over een verplicht EU dronebewijs.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat maakt bekend dat Schiphol na 2020 in kleine stapjes mag groeien, maar dat die groei niet vanzelfsprekend is. Alleen na aantoonbare vermindering van de hinder voor omwonenden, krijgt Schiphol in ruil wat extra ruimte. De minister wil onder meer dat het aantal nachtvluchten omlaag gaat.

We nemen een nieuwe weerradar in gebruik. Deze bevindt zich op de koepel van Toren West.

Een deel van de computers van de iCAS-testomgeving wordt vervangen. We doneren ze aan de Truus Schut Stichting voor dementie-onderzoek.

AUG

Wings of freedom en Site Acceptance Test

We dragen bij aan de Wings of Freedom Airshow in Ede door onze (mobiele) verkeerstoren uit te lenen inclusief bemensing.

De Site Acceptance Test van iCAS-werkplekken wordt afgerond. De nieuwe consoles voor het Area Control Centre (ACC), het Flight Information Centre (FIC) en CLSK worden goedgekeurd.

SEP

Minivalidatie en wettelijke evaluatie

Mel Kroon is met ingang van 1 september 2019 lid van de raad van toezicht. De minister van Infrastructuur en Waterstaat benoemt hem voor vier jaar.

Door een technische storing aan ons voice communicatiesysteem is korte tijd minder vliegverkeer afgehandeld op de luchthaven Schiphol. In de periode dat de storing optrad hebben we tien minuten op het goed werkende last resort systeem gewerkt.

We doen een minivalidatie van iCAS. De operationeel experts van LVNL en CLSK gaan met een iCAS-module aan de slag met de afhandeling van in- en outboundverkeer.

In het kader van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen wordt het functioneren van LVNL elke vijf jaar geëvalueerd. In september 2019 werd het rapport van de evaluatie over de periode 2013-2018 door adviesbureau Andersson Elffers Felix aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat opgeleverd.

OKT

Sleuteloverdracht en tevredenheid meten

Zestig jongens en meisjes in de leeftijd van 13 tot 17 jaar uit heel Nederland bezoeken onze snuffelstagedag. Een dag waar ze met eigen ogen kunnen zien en ervaren wat verkeersleiding allemaal inhoudt.

LVNL en CLSK nemen vol trots de sleutel van Polaris in ontvangst uit handen van de bouwcombinatie. Een belangrijke mijlpaal richting de officiële opening in juni 2020.

Op coming-outdag hijsen we de regenboogvlag, omdat we het belangrijk vinden dat iedereen zichzelf kan zijn en zich geaccepteerd en (sociaal) veilig voelt op de werkplek.

We doen een medewerker tevredenheidsonderzoek. Het onderzoek moet duidelijk maken wat er goed gaat binnen LVNL en waar verbetering mogelijk is.

Amsterdam Airport Schiphol organiseert in samenwerking met Amref Flying doctors een uniek evenement: de Africa Classic Schiphol Edition. Een team van vijf LVNL'ers fietst mee.

NOV

Lelystad, nauwkeurig vliegen en nachtroutes

De inregelperiode voor luchtverkeersleiding aan het bestaande (VFR) verkeer op Lelystad Airport start. Dit 'inregelen' is noodzakelijk om een veilige transitie naar handelsverkeer in de toekomst mogelijk te maken.

Na 2021 gaan we de toren- en naderingsverkeersleiding van de luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport uitvoeren vanuit een centralised base op Schiphol-Oost. We bereiken deze maand een principeakkoord met de bonden over het sociale pakket voor medewerkers van de regionale luchthavens.

We organiseren de 'Week van LVNL'. Het doel: Nederland kennis laten maken met de diverse carrièrekansen bij ons.

We introduceren de verbeterde nachtroute naar de Zwanenburgbaan. De innovatieve gekromde nadering zorgt voor minder spreiding van het luchtverkeer en daarmee voor minder hinder in de woonkernen. Rond de zomer van 2020 wordt de route ingevoerd.

Het iCAS-console voor de naderingsverkeersleiding wordt opgeleverd en geaccepteerd.

We voeren een belangrijke aanpassing door aan ons verkeersleidingssysteem in de vorm van zogenoemde Required Navigation Performance (RNP) eindnaderingen voor diverse banen op Schiphol. Ze zijn gebaseerd op satellietnavigatie en maken het mogelijk een nauwkeurig pad te vliegen tussen driedimensionale punten (waypoints), waardoor woonkernen kunnen worden vermeden.

NOV

We starten onze nieuwe wervingscampagne voor luchtverkeersleiders en doen dat voor het eerst ook samen met de Koninklijke Luchtmacht.

Iedere vijf jaar is er een evaluatie van LVNL als zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). Ze is uitgevoerd door een adviesbureau en gaat naar de Tweede Kamer. We herkennen ons in de conclusies en we zijn trots op wat we samen met onze stakeholders hebben bereikt.

DEC

Remote tower en arbeidsvoorwaardenbundel

Tijdens de Amsterdam Drone Week zetten we samen met diverse partners een handtekening voor de oprichting van de Dutch Drone Delta. De Dutch Drone Delta richt zich op het benutten van kansen voor toekomstig personenvervoer door de lucht (Urban Air Mobility) en drones.

We starten een samenwerking met het Engelse Altitude Angel om drones veilig te integreren in het Nederlandse luchtruim.

We nemen op basis van de ervaringen van de eerste maand van de inregelperiode op Lelystad Airport, twee tijdelijke verbetermaatregelen om de procedures en werkwijzen te verbeteren.

Aan Saab Digital Air Traffic Solutions (SDATS) geven we de opdracht voor het ontwikkelen, plaatsen en onderhouden van de Remote Tower technologie op Schiphol-Oost.

We bereiken een akkoord met de vakbonden en ondernemingsraad over de arbeidsvoorwaardenbundel LVNL. De bundel voldoet aan de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) die op 1 januari 2020 in werking treedt.

I. BESTUURSVERSLAG 2019

Veiligheid en informatiebeveiliging





Bestuursverslag

Veiligheid en informatiebeveiliging

Onze kerntaak is de veilige afhandeling van het luchtverkeer; het voorkomen van botsingen in de lucht en op de grond, tussen vliegtuigen of met andere voertuigen en het voorkomen van ongevallen als gevolg van zogturbulentie ¹.

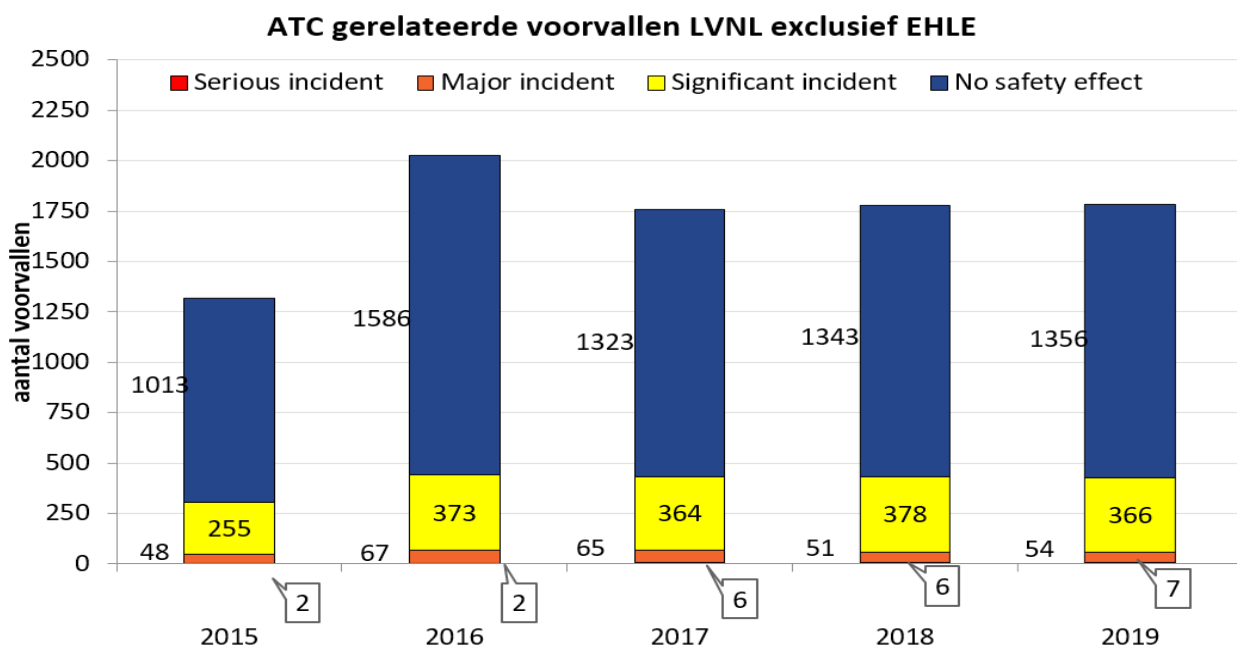
Om een goede indicatie te krijgen van de mate van veiligheid die we bereiken beschouwen we naast ongevallen ook overige voorvallen². Verder wordt bijvoorbeeld ook de kwaliteit van opleiding en training getoetst en voeren we risicobeoordelingen uit.

LVNL past voor alle processen een integraal managementsysteem toe. Zo maken we voor onze klanten en betrokkenen de beste dienstverlening mogelijk. Dat doen we in overeenstemming met de wet- en regelgeving en we passen 'best practices' toe. Het managementsysteem omvat alle aspecten van het besturen van de organisatie: beveiliging, crisis- en contingency, efficiëntie, financiën, kwaliteit, omgeving, personeel en veiligheid.

Om het hoge niveau van professionaliteit te behouden is en blijft LVNL gecertificeerd volgens de ISO 9001 kwaliteitseisen, de Europese 'Common Requirements' en de 2015/340 ATCO licensing-verorden

Trends

De trend van het aantal meer ernstige voorvallen - 'serious' en 'major', de twee hoogste categorieën - voor heel LVNL, per honderdduizend vliegbewegingen, is dit jaar ten opzichte van eind 2018 gemiddeld nagenoeg gelijk gebleven. Het verloop van deze indicator is internationaal een meer gebruikelijke vorm van presenteren, omdat ernstige voorvallen een veel betere meldingsbetrouwbaarheid hebben.



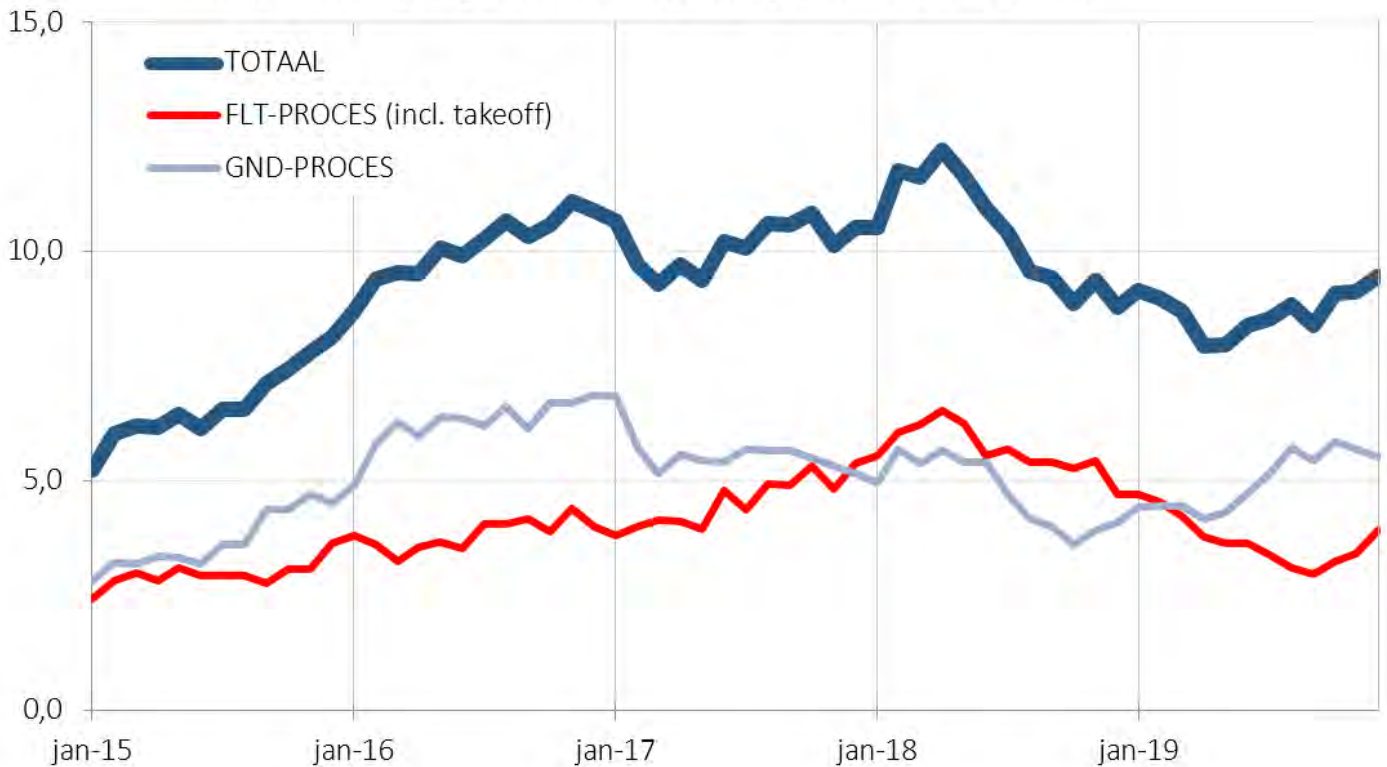
Aantal en ernst van de gemelde Air Traffic Control (ATC) gerelateerde voorvallen per jaar, exclusief Lelystad (EHLE).

Veiligheidsmeldingen: in 2019 werden in totaal 1.783 veiligheidsmeldingen gedaan, voornamelijk door interne melder. Dit aantal was vrijwel gelijk ten opzichte van vorig jaar (1.778). Het totaal aantal meldingen bevat slechts een gering aantal ernstige voorvallen (ongeveer drie procent). Uit het feit dat ook minder ernstige voorvallen consequent worden gemeld leiden wij af dat nog steeds sprake is van een gezonde meldingsbereidheid in de organisatie.

1. Zogturbulentie is de turbulentie die ontstaat in het zog van een vliegtuig. De zogturbulentie vormt zich achter de beide vleugeltippen van een vliegtuig.

2. Voorval: elke veiligheidsgerelateerde gebeurtenis die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengt, of, indien niet gecorrigeerd of ondervangen, in gevaar zou kunnen brengen, en die in het bijzonder een ongeval of een ernstig incident omvat.

Trend serious/major voorvallen, LVNL per 100.000 vluchten



Het aantal meer ernstige voorvallen per 100.000 vliegbewegingen bleef ongeveer gelijk voor heel LVNL.

Meldingen van minder ernstige of helemaal geen ernstige voorvallen kunnen in drukte relatief eenvoudig achterwege blijven. In de figuur hierboven zijn de gemelde voorvallen genormaliseerd voor het aantal vluchten.

De daling in de trendlijn van het vluchtproces (FLT-proces) vanaf het eerste kwartaal van 2018 is grotendeels te verklaren door een afname in het aantal 'serious' en 'major' voorvallen in de categorie 'separatie van twee IFR-vluchten onder controle bij Schiphol Tower/Approach'.

In het grondproces (GND-proces) wordt de stijging van de trendlijn met name bepaald door een toename in platform- en taxibaan-incursions. Dit zijn voorvallen op het taxibaanstelsel met betrokkenheid van twee of meer luchtvaartuigen en/of voertuigen. Op 13 februari en op 9 juli 2019 vonden twee ongevallen plaats met schade. In beide gevallen gebeurde dit tijdens het terugduwen van vliegtuigen vanaf de parkeerposities.

Er is een aantal maatregelen in gang gezet om een verdere verlaging van het aantal voorvallen te bereiken. De samenwerking met Amsterdam Airport Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen in het Integral Safety Management System (ISMS) voor Schiphol staat daarbij voorop. LVNL neemt deel aan de verbeterprogramma's die op de ISMS-roadmap staan. De verdubbeling van de rijbaan Quebec tussen de Kaag- en de Zwanenburgbaan wat leidt tot verminderde files, wachttijden en complexe situaties en de ontwikkeling van Schiphol zuidwest, waarbij het kruisen van de Kaagbaan (06/24) aan de orde is, zijn daarvan belangrijke voorbeelden.



Online gepubliceerde voorvallen

LVNL publiceert op haar website voorvallen en resultaten van voorvallenonderzoeken, conform vastgestelde criteria. Het betreft voorvallen van het type 'serious' of 'major', die gerelateerd zijn aan de uitvoeringstaak van LVNL.

Het gaat om voorvallen die gebeuren onder verantwoordelijkheid van de luchtverkeersleiding en geen technische of operationele zaken van vliegtuigen en/of de luchthavens. Dit doen wij om de omgeving meer inzicht te geven in de veiligheidssituatie in het luchtruim en op de burgerluchthavens.

We publiceren de onderzoeksresultaten in feitelijke beschrijvingen zodat duidelijk wordt welke voorvallen die potentieel ernstig van aard waren plaatsvonden en hoe de veiligheid bij de luchtverkeersleiding wordt gemanaged. De voorvallen zijn ook gemeld bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Voor de kleine luchtvaart, waar piloten op zicht vliegen (VFR - Visual Flight Rules) zijn er geen wettelijke veiligheidsnormen voor de afstand tussen twee vliegtuigen. De voorvallen die in deze categorie worden gemeld onderzoeken we wel altijd zorgvuldig. Ze vallen echter buiten de internationaal vastgestelde criteria en randvoorwaarden voor publicatie.

In 2019 publiceerden wij dertien voorvallen:

- **28 januari:** tijdens de parallelle nadering voor een landing op de Zwanenburgbaan (36C) en de Aalsmeerbaan (36R) op Amsterdam Airport Schiphol, komen twee vliegtuigen dicht bij elkaar dan de separatieminima voorschrijven.
- **3 februari:** op het luchthaventerrein van Amsterdam Airport Schiphol komen twee taxiënde vliegtuigen dicht bij elkaar dan de bedoeling is. Er vindt geen botsing plaats.
- **5 februari:** twee vliegtuigen komen dicht bij elkaar dan de separatieminima voorschrijven. De vliegtuigen bevinden zich beide in het plaatselijk verkeersleidingsgebied van Rotterdam The Hague Airport.
- **5 februari:** tijdens de parallelle nadering voor een landing op de Zwanenburgbaan (18C) en de Polderbaan (18R) op Amsterdam Airport Schiphol, komen twee vliegtuigen dicht bij elkaar dan de separatieminima voorschrijven.
- **14 februari:** twee vliegtuigen die zich in het plaatselijk verkeersleidingsgebied van Groningen Airport Eelde bevinden komen dicht bij elkaar dan de separatieminima voorschrijven.
- **25 maart:** er vindt een voorval plaats tussen een vliegtuig dat na een doorstart vanaf de Buitenveldertbaan (27) op Amsterdam Airport Schiphol koersinstructies krijgt voor een tweede nadering en een vliegtuig dat nadert voor een landing op dezelfde baan.
- **2 juli:** tijdens de parallelle nadering voor een landing op de Zwanenburgbaan (36C) en Aalsmeerbaan (36R) op Amsterdam Airport Schiphol, komen twee vliegtuigen dicht bij elkaar dan de separatieminima voorschrijven.
- **3 augustus:** twee vliegtuigen die na elkaar vanaf de Polderbaan op Amsterdam Airport Schiphol vertrekken komen dicht bij elkaar dan de separatieminima voorschrijven.
- **6 september:** op Amsterdam Airport Schiphol begint een vliegtuig zijn start vanaf een taxibaan in plaats van de toegewezen Zwanenburgbaan naar het zuiden (18C). In opdracht van de verkeersleiding breekt de bemanning de start af. Er is op dat moment geen conflicterend verkeer in de buurt.
- **9 oktober:** tijdens de nadering voor een landing op de Schiphol-Oostbaan (22) op Amsterdam Airport Schiphol, komen twee vliegtuigen dicht bij elkaar dan de separatieminima voorschrijven.
- **1 december:** tijdens de parallelle nadering voor een landing op de Zwanenburgbaan (36C) en de Aalsmeerbaan (36R) op Amsterdam Airport Schiphol, komen twee vliegtuigen dicht bij elkaar dan de separatieminima voorschrijven.
- **24 december:** tijdens het vertrek van respectievelijk de Aalsmeerbaan (18L) en de Kaagbaan (24) op Amsterdam Airport Schiphol, komen twee vliegtuigen dicht bij elkaar dan de separatieminima voorschrijven.
- **24 december:** op Rotterdam The Hague Airport vindt een voorval plaats tussen een vliegtuig in de nadering voor een landing op baan 24 en een helikopter die zojuist is vertrokken, maar wil terugkeren vanwege het verslechterende weer.

Uitgebreidere informatie per voorval, is te vinden op:
www.lvnl.nl/veiligheid/overzicht-voorvallen.

Voorval: elke veiligheidsgerelateerde gebeurtenis die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengt, of, indien niet gecorrigeerd of ondervangen, in gevaar zou kunnen brengen, en die in het bijzonder een ongeval of een ernstig incident omvat.



Europese indicatoren

In de Europese regelgeving zijn veiligheidsindicatoren vastgelegd waarop wij rapporteren. Voor een aantal indicatoren is door de Europese Commissie geen specifiek 'target' vastgesteld.



1. Effectiveness of Safety Management System (EoSMS)

Voor deze indicator is in de Europese regelgeving een doel voor Reference Period 2 (2015-2019) gesteld: Safety Culture (Study Area 1 = SA1) level 3 (Implementing), alle overige Study Areas level 4 (Managing & Measuring). LVNL voldeed in het verslagjaar aan de eisen voor de Reference Period 2, die in 2019 eindigde.

Hoe wordt de indicator gemeten

Er wordt door ons een uitgebreide enquête ingevuld die ingaat op allerlei verschillende onderdelen van de bedrijfsvoering (Study Areas). De score wordt vervolgens getoetst door de Inspectie Leefomgeving en Transport en na goedvinden of bijstelling doorgestuurd naar het European Aviation Safety Agency (EASA).

LVNL voldeed in het verslagjaar aan de Effectiveness of safety management 2019, hier in blauw geplot per Study Area (SA). De rode lijn is het Target volgens de Europese normen.

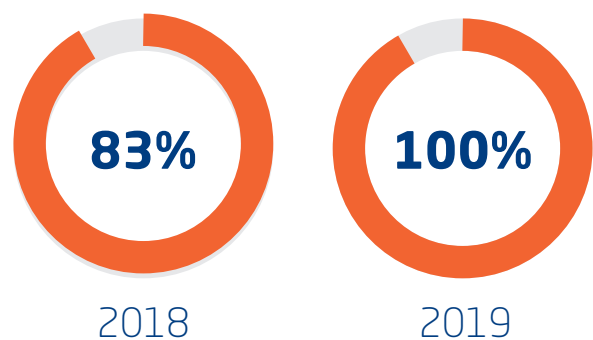
De definities van de EoSMS levels

- Level A: informal arrangements: SMS processes and/or requirements have not been agreed at the organisation level; they are either not routinely undertaken or depend on the individual assigned to the task.
- Level B: defined: SMS processes and/or requirements are defined but not yet fully implemented, documented or consistently applied.
- Level C: managed: SMS processes and/or requirements are fully documented and consistently applied.
- Level D: assured: evidence is available to provide confidence that SMS processes and/or requirements are being applied appropriately and are delivering positive, measurable results.
- Level E: optimised: SMS processes and/or requirements set international best practice, focusing on innovation and improvement. The effectiveness of the SMS and safety improvement actions are measured and evaluated against defined improvement criteria.

2. Just Culture

Internationaal wordt het op een open, transparante manier rechtvaardig en billijk omgaan met handelingen van professionals aangeduid als Just Culture. Voor deze indicator is in de Europese regelgeving geen doel vastgesteld.

In onze organisatie hebben we een uitstekende Just Culture, gesteund door nationale wetgeving, die wereldwijd als good practice wordt gezien.



Hoe wordt de indicator gemeten

De meting bestaat uit vierentwintig vragen waar 'ja' of 'nee' op kan worden geantwoord. Het resultaat is afhankelijk van de nationale wetgeving en de interne LVNL-processen. Wij vullen deze questionnaire in en de uitkomsten worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport getoetst.

3. Onderschrijdingen separatieminima

Voor deze indicator is in de Europese regelgeving geen 'target' vastgesteld.

Separatieonderschrijdingen op de Mainport Schiphol (Schiphol, Rotterdam en Lelystad samen) zijn stabiel tot licht afnemend. In 2019 werd geen enkele separatieonderschrijding geïnclassificeerd als een serious incident (A), in 2018 waren dat er nog twee. Het aantal B-classificaties nam wel toe, van vier in 2018 naar negen voorvallen in 2019.

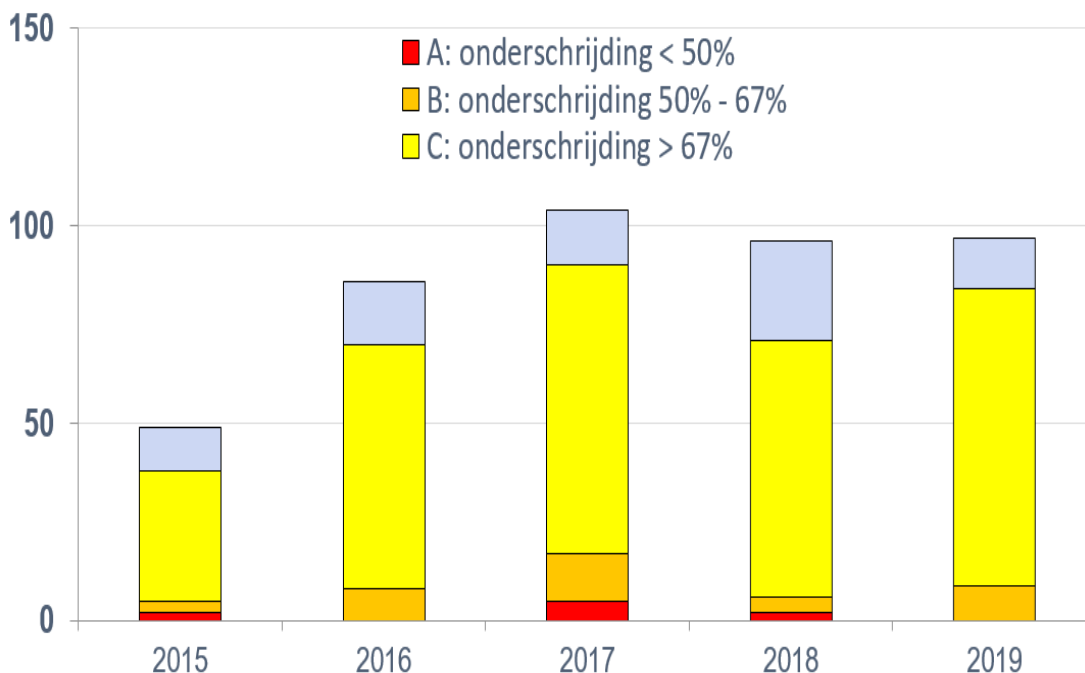
Hoe wordt de indicator gemeten

Naast de al bestaande meldingen van voorvallen door operationeel personeel, worden separatieonderschrijdingen sinds het derde kwartaal van 2016 ook automatisch gedetecteerd op basis van radargegevens. Hiermee wordt voor dit belangrijke type voorval een completere afspiegeling van de werkelijkheid bereikt. We onderzoeken alle significante separatieonderschrijdingen. Dit verklaart deels de toename in het aantal gemelde separatieonderschrijdingen vanaf 2016, met name in de lichtere categorieën (C, D en E).

De definities van de ernstcategorieën

- Serious (A): an incident involving circumstances indicating that an accident nearly occurred. Note: The difference between an accident and a serious incident lies only in the result.
- Major (B): an incident associated with the operation of an aircraft, in which safety of aircraft may have been compromised, having led to a near collision between aircraft, with ground or obstacles (i.e., safety margins not respected which is not the result of an ATC instruction).
- Significant (C): an incident involving circumstances indicating that an accident, a serious or major incident could have occurred, if the risk had not been managed within safety margins, or if another aircraft had been in the vicinity.
- Not determined (D).
- No safety effect (E): an incident which has no safety significance.

Gemelde IFR - IFR Separatie infringements Mainport Schiphol



Separatieonderschrijdingen tussen Instrument Flight Rules (IFR) verkeer op de Mainport Schiphol (Schiphol, Rotterdam en Lelystad samen) zijn stabiel. Op Lelystad Airport was er in het verslagjaar alleen sprake van 'Visual Flight Rules' (VFR) verkeer. Er zijn geen wettelijke veiligheidsnormen voor de afstand tussen twee vliegtuigen, op het moment dat beide vliegtuigen VFR vliegen. Daarom is het niet mogelijk voorvallen bij Lelystad in deze grafiek op te nemen.

4. Runway incursions

Voor deze indicator is in de Europese regelgeving geen doel vastgesteld. Een runway incursion is iedere gebeurtenis op een luchthaven waarbij een vliegtuig, voertuig of persoon zich onbedoeld bevindt in de beschermde zone van een baan die wordt gebruikt voor starts of landingen.

In het verslagjaar is het totaal aantal runway incursions op Schiphol dertig (2018: dertig). Alle incursions bevonden zich in de categorie, D - no immediate safety consequences.

Programma's ter verbetering van de veiligheid

Voor de verdere verbetering van de veiligheid besteden wij voortdurend aandacht aan de ontwikkeling van onze systemen en procedures en de bekwaamheden van onze medewerkers. Wij doen dit op basis van 'lessons learned' uit het veiligheidsmanagementsysteem en eisen gesteld door de wet- en

regelgevers, de toezichthouder, de eigen organisatie en klanten. Maar ook vanuit proactieve modellering van veranderingen en inzichten uit de bowtie methodologie.

De definities van de runway incursions

De International Civil Aviation Organisation (ICAO) heeft hiervoor de volgende definities opgesteld:

- Category A: a serious incident in which a collision was narrowly avoided.
- Category B: an incident in which separation decreases and there is a significant potential for collision, which may result in a time critical corrective/evasive response to avoid a collision.
- Category C: an incident characterized by ample time and/or distance to avoid a collision.
- Category D: an incident that meets the definition of runway incursion such as incorrect presence of a single vehicle/person/aircraft on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft but with no immediate safety consequences.

De belangrijkste activiteiten in het verslagjaar waren:

- Verbetering van technische systemen, zoals een knipperend signaal op het radarscherm van de verkeersleider in geval van een luchtruimschending. Hiermee is de verkeersleider beter en sneller op de hoogte van een luchtruimschending en kan er sneller actie worden ondernomen om de luchtruimschender op te roepen en uit het gebied te sturen.
- Extra trainingen en instructiefilmpjes voor operationeel personeel om het bewustzijn te verhogen voor risico's bij parallel naderen. Het benaderen van parallel lopende banen (de combinatie Polderbaan en Zwanenburgbaan, of de combinatie Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan) wordt gezien als extra risicovol en daar wordt naast voortdurende monitoring ook extra aandacht aan risicobewustzijn gegeven.
- Aanpassingen van procedures en operationele documentatie, zoals de procedure voor het gebruik van de grondradar bij slechte zichtomstandigheden.
- Diverse onderzoeken, bijvoorbeeld naar de effecten van zogturbulentie. Op basis daarvan kunnen aanpassingen worden doorgevoerd voor het faciliteren van VFR-vluchten onder het naderingsgebied van Schiphol. Belangrijkste aanpassing die hiervoor nog nodig is, is de verbetering van de bereikbaarheid van VFR-vliegers onder het naderingsgebied van Schiphol door een uitluisterverplichting, ofwel 'listening squawk' in te voeren voor VFR-verkeer. Een ander voorbeeld is de aanpassing van de procedure voor het kruisen van de baan door sleepverkeer bij de oprit E3. Dit moet voorkomen dat er runway incursions ontstaan doordat een baan niet op tijd wordt vrijgemaakt voor landend verkeer.
- Aanscherping van de procedure voor recreatief VFR-verkeer in het luchtruim vlakbij en boven Schiphol. Hierdoor zijn de mogelijkheden voor recreatief vliegverkeer om het luchtruim boven Schiphol te kruisen verminderd en daarmee verbetert de veiligheid in dit gebied.
- Invoering van twee tijdelijke verbetermaatregelen op 7 december 2019, om de procedures en werkwijzen op Lelystad Airport te verbeteren. Ze waren gericht op het verminderen van de drukte op de radiofrequentie en op het gebruik van de lokale routes voor klein verkeer. Aanleiding voor deze maatregelen waren vijf situaties waarbij vliegtuigen dicht bij elkaar kwamen dan de bedoeling was.

Opvolging van aanbevelingen uit voorgaande rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid

Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid 'Veiligheid Vliegverkeer Schiphol' verscheen op 6 april 2017. Daarin werd een aantal aanbevelingen gedaan aan de sectorpartijen, waaronder LVNL. Een belangrijke stap in het opvolgen van die aanbevelingen lag in de oprichting van het joint Integral Safety Management System (ISMS). De overheid is in 2019 nagegaan hoe de opvolging van de aanbevelingen is verlopen en heeft daarvoor een onafhankelijke partij gevraagd hierover te rapporteren. LVNL heeft in het verslagjaar uitgebreid met deze partij gesproken en de opvolging van de aanbevelingen, voor het LVNL-deel, verduidelijkt. De minister rapporteert hierover naar verwachting in 2020.

Eén jaar na de oprichting van het ISMS heeft Baines Simmons, een veiligheidsexpertbureau uit het Verenigd Koninkrijk, een evaluatie gedaan van de werking van het ISMS.

De conclusie van het bureau:

"The project to place a Safety Management System on top of the regulated individual Management Systems to fully exploit the maximum safety benefit from the interfaces, which are often overlooked or poorly managed, can be considered industry leading and has great potential for the improvement of safety. It is a model that is currently best practice and an example of how airports and the aviation partners within can work together."

Veiligheidsstudies

Volgens de Europese regelgeving moet voor elke verandering aan het luchtverkeersleidingssysteem een veiligheidsbeoordeling of -studie worden uitgevoerd. De belangrijkste veiligheidsstudies die zijn uitgevoerd ter ondersteuning van wijzigingen waren in het verslagjaar:

- Een veiligheidsanalyse van het aanleggen en gebruiken van de dubbele rijbaan Q (de taxibaan over de A4), waarmee de taxiring rondom de luchthaven zowel linksom als rechtsom dubbel is uitgevoerd, hetgeen de complexiteit verder reduceert.
- Een studie naar de mogelijke veiligheidseffecten van het in gebruik nemen van Electronic Flight Strips door de verkeersleiders.
- Naar aanleiding van drie grote toekomstige infrastructuurwijzigingen op Schiphol, waaronder de nieuwe A-pier en de uitbreiding van het vrachtplatform, werd in het kader van ISMS een uitgebreide veiligheidsstudie gecompleteerd voor het zuid gebied, met daarin ook specifieke aandacht voor kruisingen door voertuigen en vliegtuigen van de Kaagbaan (06/24). Dit leidde tot het besluit om van de toerit S1 een kruising te maken die verder weg van de kop van baan 24 ligt, en daarbij de afspraak om geen toename van het aantal kruisingen over S2 toe te laten.
- Voor de uitbreiding van Lelystad Airport werd de intensieve veiligheidsstudie die in 2018 was gestart in het verslagjaar bijgewerkt met de laatste informatie en het resultaat van de eerder gedane aanbevelingen.
- Voor het optimaliseren van de capaciteit van het luchtruim boven zuidwest Nederland (sector 3) werd een analyse gemaakt van de veiligheidseffecten van veranderingen die nodig waren om de verkeersdruk voor verkeersleiders naar beneden te brengen.

Internationale samenwerking

Single European Sky (SES) en Functional Airspace Block Europe Central (FABEC)

In het kader van SES wordt op diverse terreinen, waaronder veiligheid, samengewerkt met Europese collega-organisaties. FABEC is een samenwerkingsverband tussen de staten en militaire en burgerluchtverkeersdienstverleners van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland en Nederland, inclusief het Maastricht Upper Area Control Centre. Het is gericht op het verbeteren van veiligheid, het verkorten van routes, het verhogen van de capaciteit in het luchtruim en het verbeteren van kostenefficiëntie voor luchtvaartmaatschappijen. De veiligheidsprestaties worden conform de regelgeving gerapporteerd via FABEC aan de Nederlandse overheid en aan de Europese Commissie.

European Aviation Safety Agency (EASA)

Door EASA wordt voor veiligheidsaspecten nieuwe regelgeving voorbereid. De regelgeving wordt door EASA voorgesteld en uiteindelijk door de Europese Commissie als wetgeving uitgebracht. In het verslagjaar werkte LVNL met succes aan de invoering van belangrijke en nieuwe EU-verordening 2017/373. Daarin staan de nieuwe eisen aan luchtverkeersleidersorganisaties, de zogenoemde Air Traffic Management Common Requirements, waaraan op 2 januari 2020 moet worden voldaan. Aan het einde van het verslagjaar ontving LVNL het certificaat van de NSA.

EUROCONTROL

Het Safety Team van EUROCONTROL is specifiek gericht op de ondersteuning van luchtverkeersleidersdiensten die naar aanleiding van nieuwe Europese regelgeving moeten worden aangepast. In 2019 werden drie vergaderingen gehouden. Wij leveren de co-chairman van het Safety Team, naast de statutaire co-chairman van EUROCONTROL. In het Safety Team krijgen wij - samen met CANSO - bijvoorbeeld inzicht in de maturity score van andere luchtverkeersleidersorganisaties (zie ook: Effectiveness of Safety Management System - EoSM).

CANSO Safety Standing Committee

LVNL is lid van het Steering Committee van het Safety Standing Committee van CANSO. Jaarlijks wordt een CANSO Annual Safety Seminar georganiseerd. Dit bevordert de kennis van wat er internationaal om ons heen gaande is en verzekert ons van de kennis van de beste methoden en technieken om de veiligheid te borgen. In 2019 richtten wij ons safety management systeem opnieuw in volgens de 'CANSO Standard of Excellence in Safety Management.'

Informatiebeveiliging Gegevensbescherming

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is van toepassing sinds 25 mei 2018. Daarmee is geregeld dat in de hele Europese Unie dezelfde privacywetgeving geldt. In 2019 zijn alle processen beschreven en opgenomen in het managementsysteem. Eind 2019 is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan LVNL gevraagd een rapportage in te vullen over de naleving van de AVG. Op alle indicatoren scoort LVNL goed.

In 2019 heeft LVNL acht datalekken gehad. Eén daarvan vond plaats op de website van Stichting Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas), waarvan wij voor vijftig procent mede-eigenaar zijn. De kwetsbaarheden zijn gecorrigeerd. Ook is samen met Schiphol advies uitgebracht voor het privacybeleid voor de Bas-site.

Cybersecurity

Cybersecuritymaatregelen zorgen voor de beveiliging van onze systemen en daarmee voor vliegveiligheid en continuïteit van onze dienstverlening. Bedreigingen op het gebied van cybersecurity worden groter en complexer. LVNL is in 2019 een project gestart

om het niveau van informatiebeveiliging verder te verhogen en om beter in staat te zijn cybersecurityrisico's te signaleren en deze te mitigeren. Het project richt zich op verbeteringen in het corporate en operationele domein.

LVNL kwam in het najaar van 2019 in het nieuws naar aanleiding van een kwetsbaarheid in de Pulse secure - VPN. Er is geen onbevoegde toegang geweest en de vliegveiligheid is ook niet in gevaar geweest. We hebben naar aanleiding van Pulse Secure aanvullende maatregelen genomen. Zo hebben we de processen voor het opvolgen van kwetsbaarheden aangescherpt: het verwerken van berichtgeving vanuit het NCSC is verbeterd en de opvolging van ernstige kwetsbaarheden is bij de daarvoor verantwoordelijke afdeling belegd. In 2020 zullen we de governance rondom informatiebeveiliging verder vormgeven.

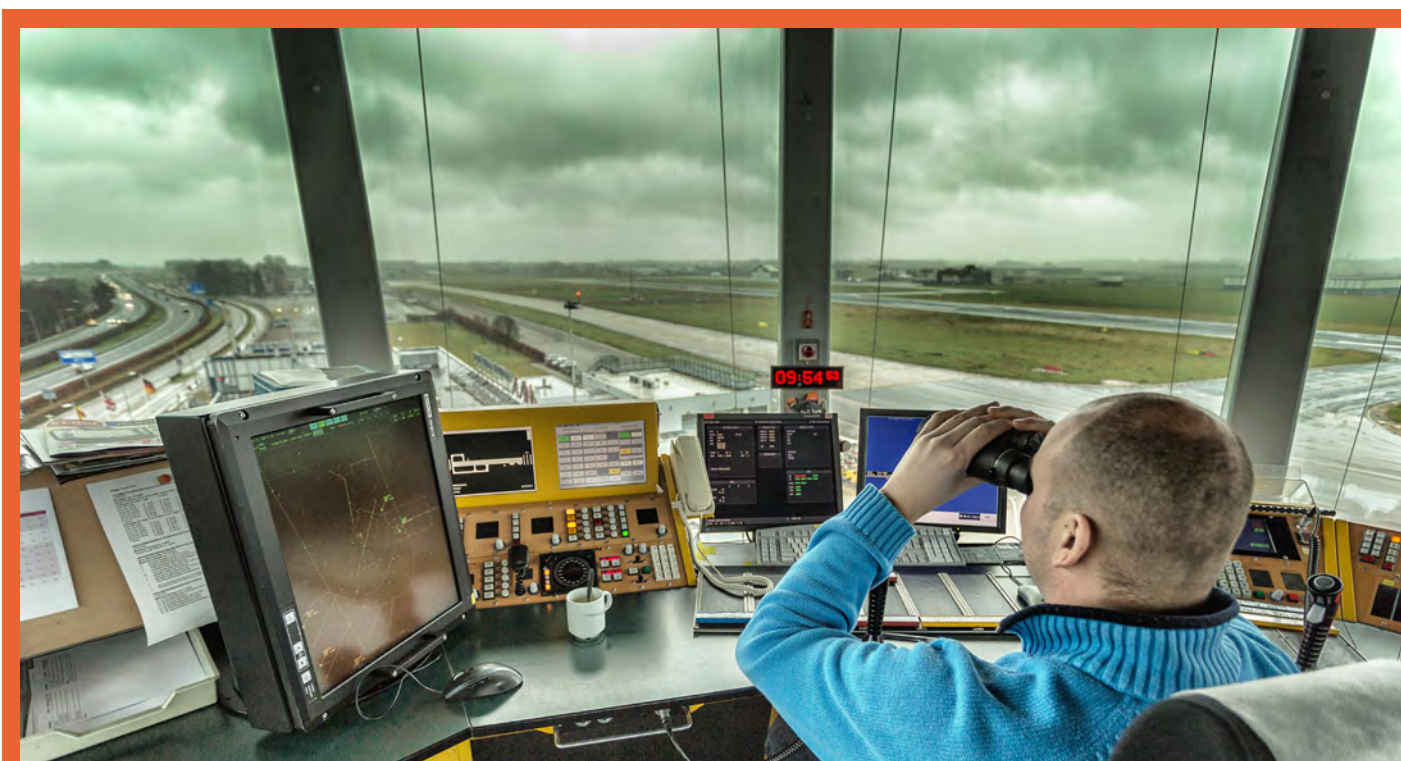
Bij projecten en de aanschaf van nieuwe systemen worden cyber-requirements opgesteld en meegenomen. Zo passen we security-by-design toe. Tijdens het opstellen van een business case voor een (mogelijk) nieuw project wordt een Business Impact Analyse Questionnaire (BIAQ) uitgevoerd. Deze BIAQ brengt in grote lijnen de gevolgen voor fysieke security, personele security, informatie security en data privacy in beeld.

LVNL neemt deel aan het sector-brede Integrale Cybersecurity Weerbaarheid Overleg Schiphol. Hierbinnen creëren KLM, LVNL en Schiphol Group inzicht in de onderlinge IT afhankelijkheden, interne en externe bedreigingen en worden de juiste proactieve en reactieve maatregelen geïmplementeerd om de continuïteit van de vliegoperatie te waarborgen.

We maken waar mogelijk gebruik van de voorzieningen die door de overheid op het gebied van informatiebeveiliging worden aangeboden. In dit kader past het doel om in 2020 aan te sluiten bij het Nationaal Detectie Netwerk van het NCSC. Ook vindt regelmatig overleg plaats met de AIVD, het NCSC en de NCTV over cyberdreigingen.

Aanbieder van vitale infrastructuur

LVNL is, als onderdeel van de aanbieders van vitale infrastructuur, aangewezen als aanbieder van zogenoemde essentiële diensten (AED). De wet kent een meldplicht en een zorgplicht. In overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn in 2018 de drempelwaarden vastgesteld voor de meldplicht. Afsproken is dat IT-verstoringen die operationele impact hebben worden gemeld. De invulling van de zorgplicht is nog onderwerp van gesprek tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Inspectie Leefomgeving en Transport en alle aanbieders van essentiële diensten op Schiphol.



I. BESTUURSVERSLAG

Efficiëntie en kwaliteitszorg

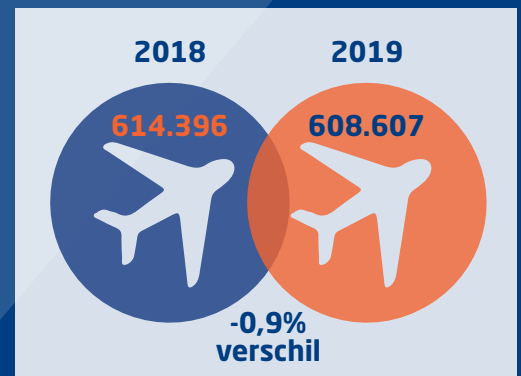




BESTUURSVERSLAG VERKEERSCIJFERS

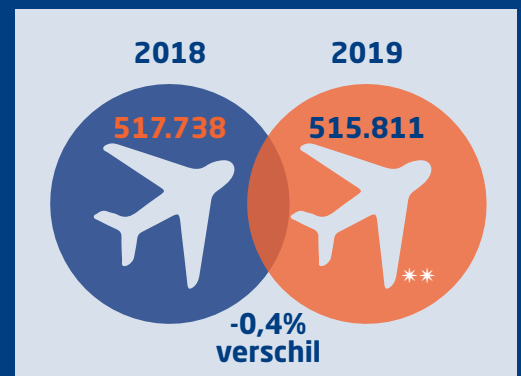
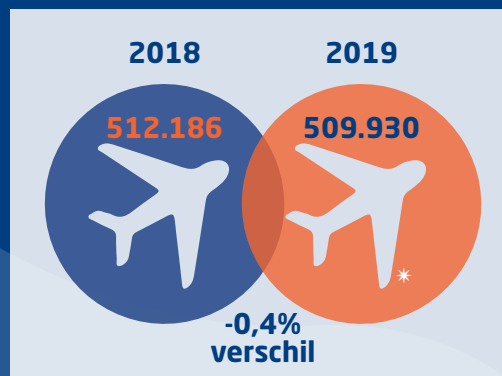
Amsterdam Area Control Centre - ACC

Totaal aantal afgehandelde vluchten



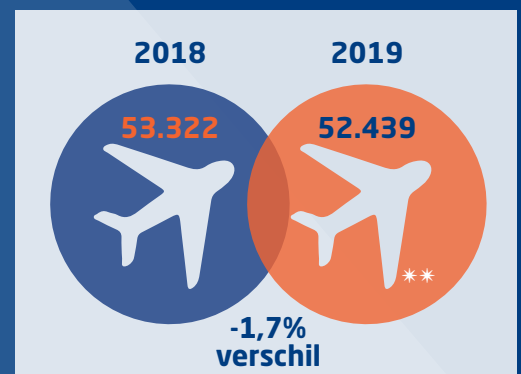
Schiphol Tower/Approach - TWR/APP

Totaal aantal afgehandelde vluchten + Totaal inclusief terreinvluchten



Rotterdam The Hague Airport - Rotterdam

Totaal aantal afgehandelde vluchten, inclusief terreinvluchten



- * Handelsverkeer en general aviation met een IFR-vliegplan (Instrument Flight Rules).
- ** Een terreinvlucht is een vlucht die start van en daarop volgend landt op hetzelfde luchtvaartterrein.

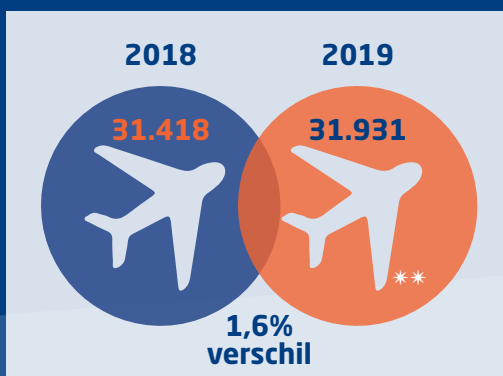
Maastricht Aachen Airport - Beek

Totaal aantal afgehandelde vluchten, inclusief terreinvluchten



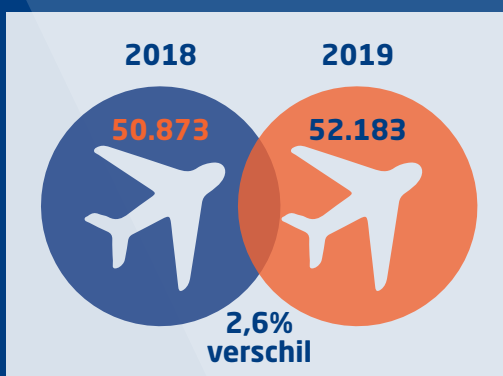
Groningen Airport Eelde - Eelde

Totaal aantal afgehandelde vluchten, inclusief terreinvluchten



North Sea Area Amsterdam en ongecontroleerd boven land

Totaal aantal afgehandelde vluchten

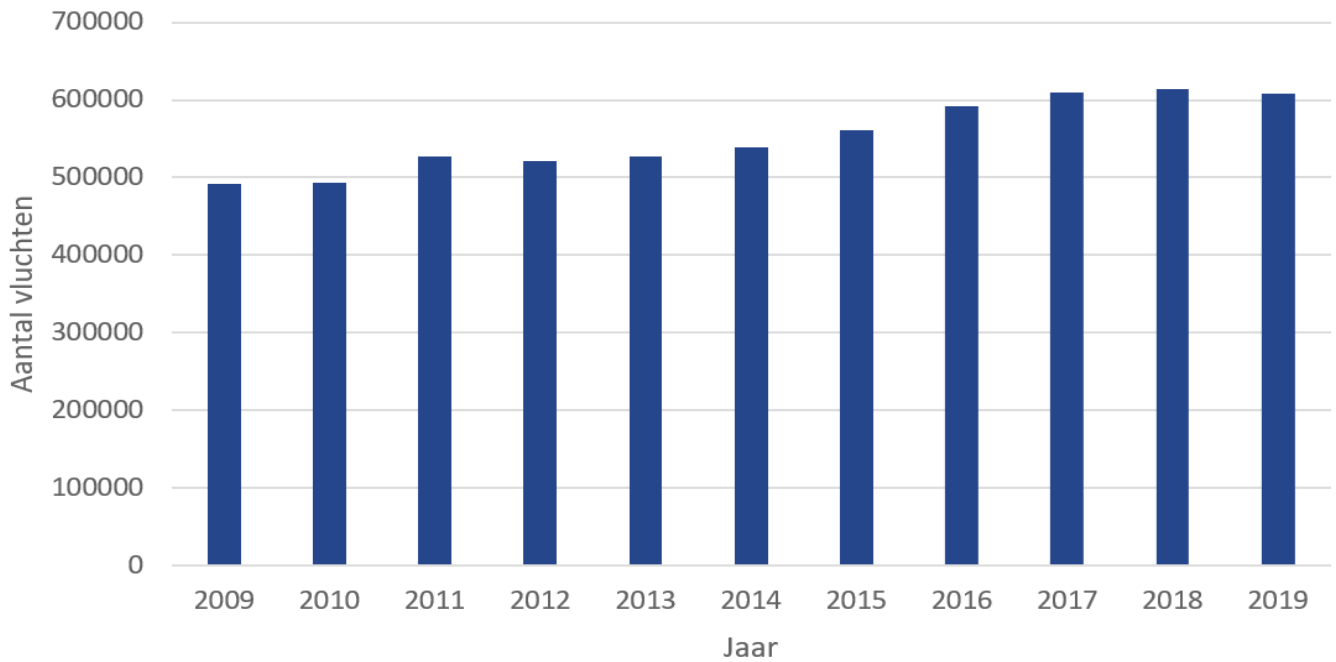


Waarvan gefactureerd in 2019: 9.713

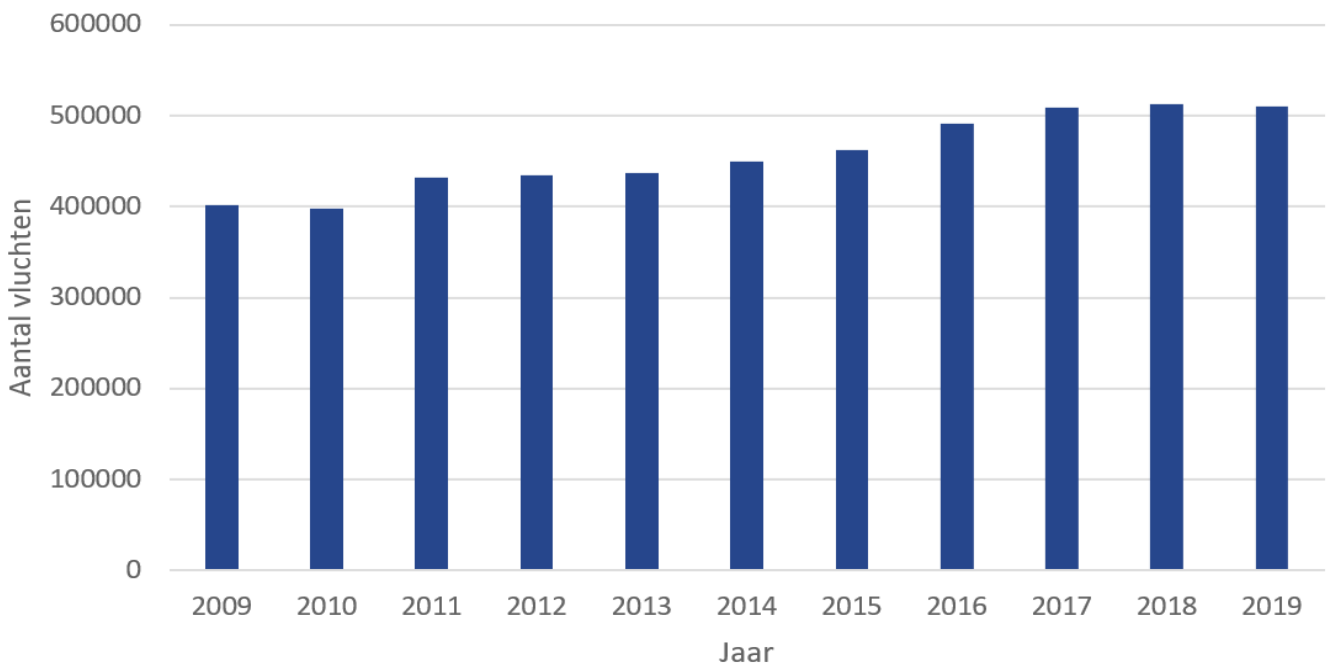
Waarvan gefactureerd in 2018: 8.914

Verskil: 9,0%

Aantal vluchten Amsterdam ACC



Aantal vluchten Schiphol TWR/APP



Bestuursverslag

EFFICIËNTIE EN KWALITEITZORG

FABEC -doelen

Het FABEC-capaciteitsdoel is vastgesteld op een gemiddelde air traffic flow management (ATFM) vertraging (en-route luchtruim) van maximaal 0,43 minuut per vlucht in 2019. Daarnaast geldt een aparte norm voor maximale vertraging met door de ANSP's (Air Navigation Service Providers) beïnvloedbare redenen, waaronder luchtverkeersleidingscapaciteit, beschikbaarheid personeel, speciale evenementen, medegebruik van luchtruim door militairen en uitval van technische apparatuur. De redenen worden aangegeven met de codeletters CRSTMP, waarbij de individuele letters staan voor:

- C** - Air traffic control capacity;
- R** - Air traffic control routings;
- S** - Air traffic control staffing;
- T** - Air traffic control equipment;
- M** - Airspace Management;
- P** - Special event.

De CRSTMP-norm is in het verslagjaar 0,34 minuut per vlucht.

LVNL heeft in 2019 de doelstellingen gehaald en daarmee een positieve bijdrage geleverd aan het behalen van de FABEC-norm. Ook in 2020 verwachten wij de doelstellingen te halen. FABEC heeft als geheel de doelstellingen voor 2019 niet gehaald; de vertragingen in het FABEC-gebied zijn ten opzichte van 2018 niettemin wel afgenomen.

Om de door de EC goedgekeurde FABEC-doelen te bereiken zijn in Nederland individuele doelen gesteld voor het Amsterdam Area Control Centre (ACC), dat de verantwoordelijkheid is van LVNL en voor het Maastricht Area Control Centre (MUAC), dat onder verantwoordelijkheid valt van EUROCONTROL. De doelen gesteld aan MUAC beslaan het hele MUAC-gebied in Europa; het luchtruim boven de Benelux en noordwest Duitsland.

Het behalen van de individuele doelen is in de tweede referentieperiode³ (2015-2019) niet verplicht.

3. De periode waarin luchtverkeersdienstverleners moeten voldoen aan een pakket aan eisen gesteld door de Europese Unie in het kader van de Single European Sky - SES.

De doelen verwijzen echter wel naar de gemeenschappelijke belofte om het doel van een gemiddelde ATFM-vertraging per gecontroleerde vlucht (0,43 minuut) en het presteren binnen de CRSTMP-norm (0,34 minuut) in het FABEC-gebied daadwerkelijk te behalen.

FABEC-luchtverkeersdienstverleners mogen onderpresteren mits partners beter presteren, zodat de totale FABEC-prestatie niet in gevaar komt. Hieraan is een bonus-malusregeling verbonden. De bonus of boete wordt verdeeld over de partners die hebben bijgedragen aan het wel of niet halen van de norm.

Prestatieplan 2020-2024

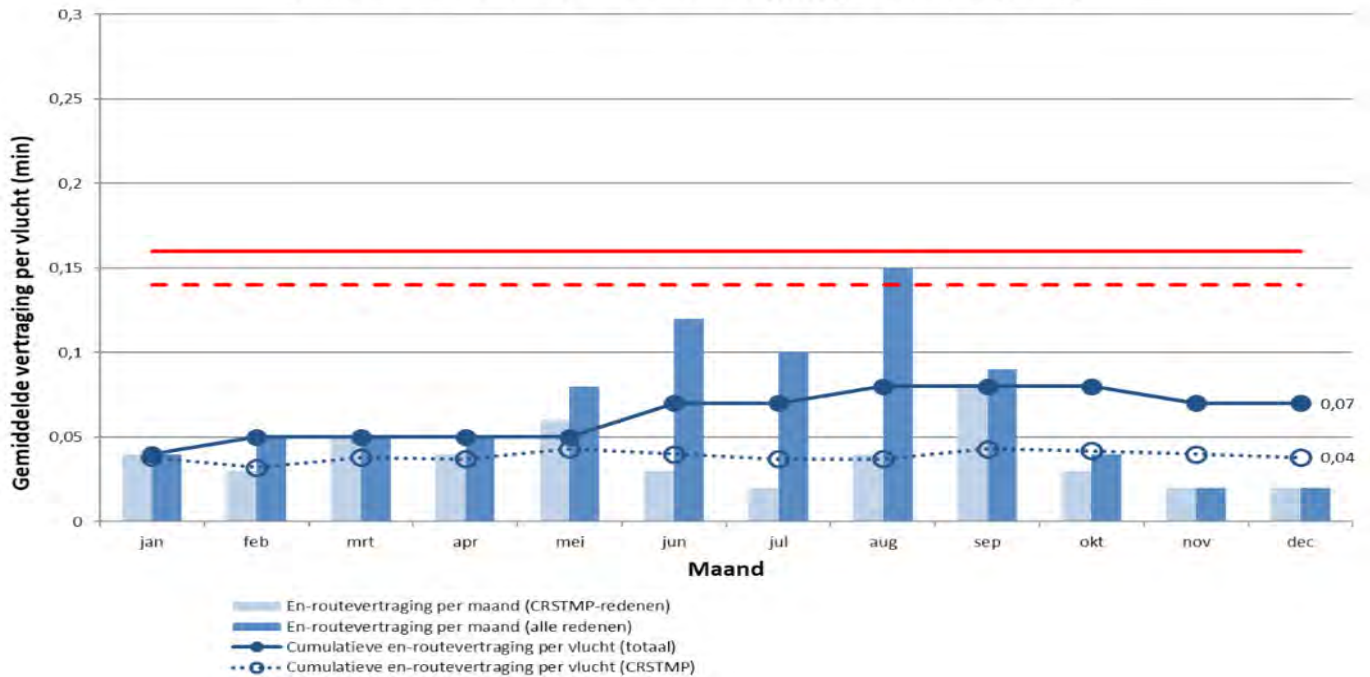
In oktober 2019 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het nationale prestatieplan als onderdeel van het FABEC-prestatieplan voor de derde referentieperiode 2020-2024 ingeleverd bij de Europese Commissie. In dit plan wordt voor LVNL naast prestaties op het gebied van veiligheid, capaciteit en milieu ook de basis vastgelegd voor de tarieven voor en-route en terminal luchtverkeersdienstverlening voor de periode 2020-2024. LVNL heeft in 2019 bijgedragen aan het opstellen van het prestatieplan. De Europese Commissie zal naar verwachting voor de zomer van 2020 met haar oordeel komen of de ingediende prestatieplannen voldoende bijdrage leveren aan de EU-wijde prestatiedoelstellingen.



Capaciteitsprestaties LVNL

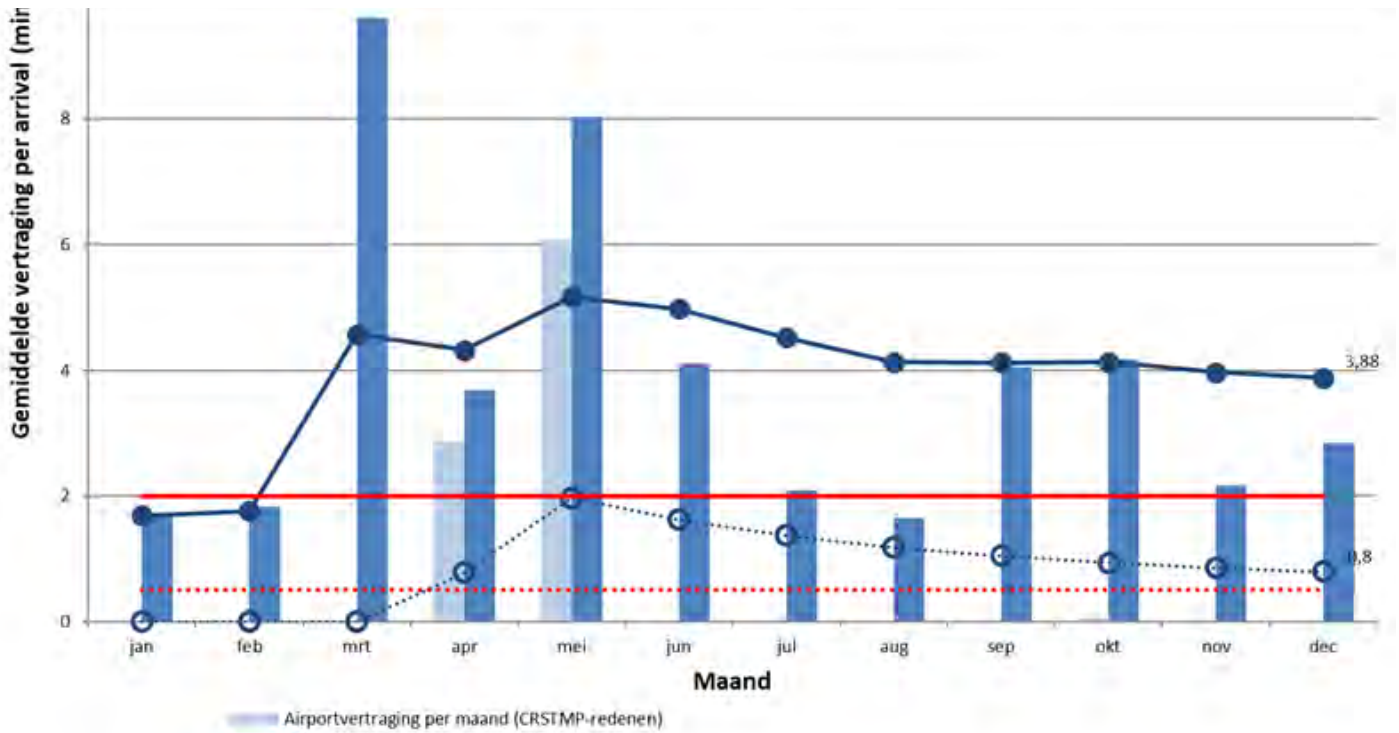
Gemiddelde vluchtvertraging, gerelateerd aan luchtverkeersdienstverlening (ATFM)

Gemiddelde en-route ATFM-vertraging per maand (2019)



De gemiddelde vluchtvertraging gerelateerd aan luchtverkeersdienstverlening (ATFM) wordt gemonitord. De indicatieve waarden voor de gemiddelde en-route ATFM-vertraging zijn 0,16 minuut per gecontroleerde vlucht voor alle redenen en 0,14 minuut per gecontroleerde vlucht voor de CRSTMP-redenen. In 2019 was de gemiddelde en-route ATFM-vertraging voor LVNL 0,07 minuut per gecontroleerde vlucht voor alle redenen en 0,04 minuut voor CRSTMP-redenen. De uitschieters in juni en augustus zijn veroorzaakt door veel en hevige onweersbuien.

Door een technische storing aan het LVNL voice communicatiesysteem op 3 september 2019 is gedurende de ochtend korte tijd minder vliegverkeer afgehandeld op de luchthaven Schiphol. Door middel van het communicatiesysteem hebben de luchtverkeersleiders contact met de piloten. In de periode dat de storing optrad hebben we tien minuten op het goed functionerende last resort systeem gewerkt. Ondanks dat kon toch minder vliegverkeer worden afgehandeld. Als gevolg van de storing zijn elf vluchten uitgeweken: zes naar Rotterdam The Hague Airport, drie naar Groningen Airport Eelde en twee naar Brussels Airport.

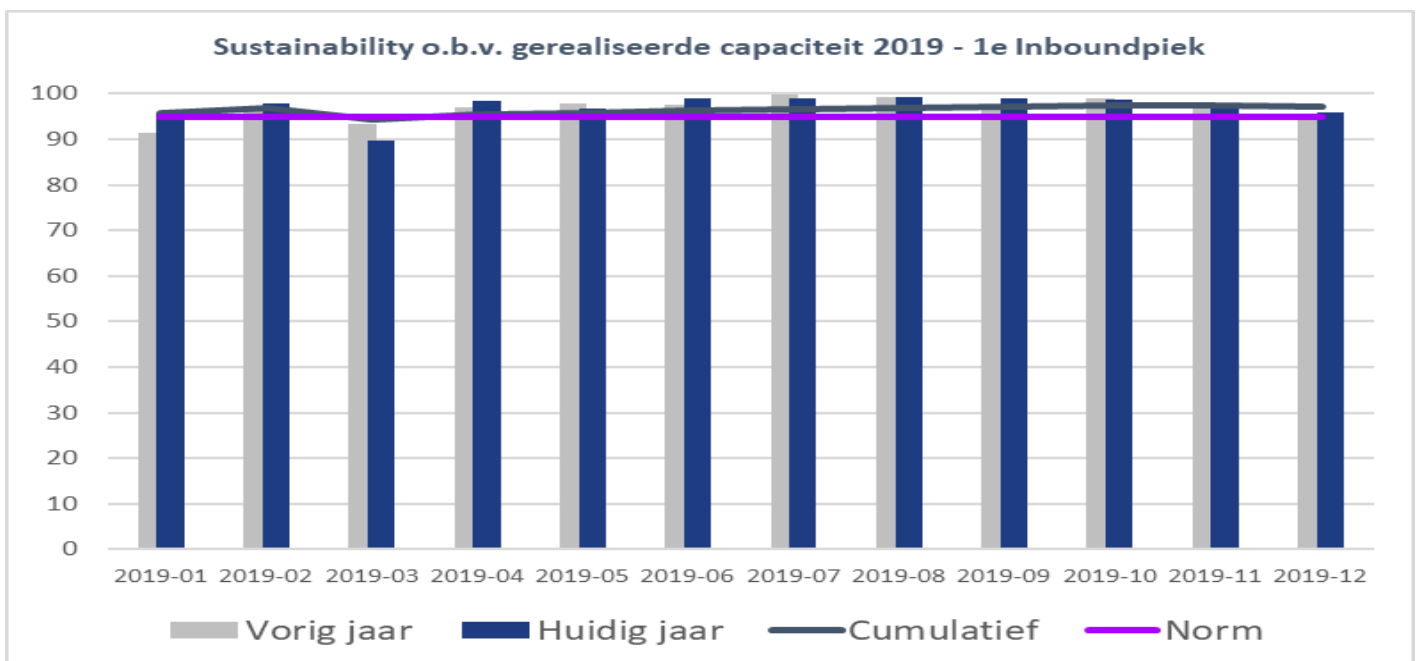


Het doel voor de gemiddelde airport ATFM-vertraging is maximaal 2 minuten per aankomende vlucht voor alle redenen en 0,5 minuut voor CRSTMP-redenen. De voornaamste niet-CRSTMP-redenen waardoor vertragingen zijn ontstaan, waren het hogere verkeersaanbod dan de nominale capaciteit, baan- en rijbaanonderhoud en slecht zichtcondities, harde wind en buien. Deze weersomstandigheden kwamen vooral voor in maart. De vertragingen in mei waren het gevolg van werkzaamheden op het luchthaventerrein en de introductie van Electronic Flight Strips (EFS) in de Schiphol-torens. Over het feit dat de introductie van EFS capaciteitsbeperkingen zou veroorzaken werden de betrokken partijen gedurende het jaar voorafgaand aan de introductie intensief op de hoogte gehouden. Begin maart 2019 werden de specifieke restricties met hen gedeeld.

Betrouwbaarheid capaciteit

In de grafiek hieronder staat de tot doel gestelde en gerealiseerde prestatie ten aanzien van de betrouwbaarheid (sustainability) dat de afgegeven capaciteit ook daadwerkelijk kan worden waargemaakt in de eerste piek (07:40 uur tot 09:20 uur lokale tijd) van verkeer met bestemming Amsterdam Airport Schiphol. LVNL is verantwoordelijk voor de realisatie van deze doelstelling.

In 2019 is in 97,2 procent van de tijd de tot doel gestelde sustainability gerealiseerd bij een norm van 95 procent. Dit is een verbetering van de betrouwbaarheid van de geleverde capaciteit ten opzichte van 2018 (96,8 procent). In de maanden januari, maart en december 2019 stond de sustainability van de 1e landingspiek onder druk als gevolg van ongunstige wind- en zichtcondities.

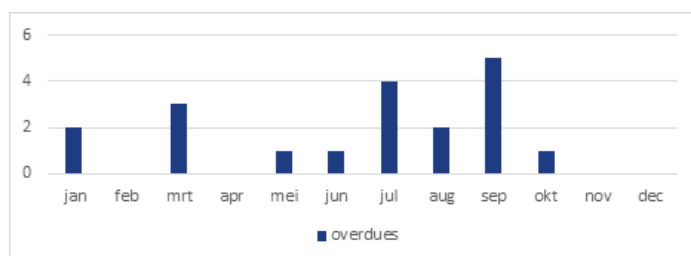


Kwaliteitszorg

Kwaliteitszorg is het geheel aan maatregelen waarmee we op systematische manier de kwaliteit van onze operationele dienstverlening in brede zin bepalen, bewaken en verbeteren. Een project dat alle LVNL-processen heeft beoordeeld op de effectieve werking en heeft ondergebracht in nieuwe moderne software is eind december 2019 afgerond.

GRC Board

De Governance, Risk and Compliance board (GRC) geeft sturing aan de inrichting van de organisatie en processen, het mitigeren van top risico's, het aantoonbaar compliant zijn met (inter)nationale wet- en regelgeving en het afhandelen van bevindingen en aanbevelingen uit in- en externe audits en onderzoeken. In 2019 is het aantal bevindingen dat later dan gepland tot resultaat heeft geleid (overdues) zeer beperkt gehouden.



Vorbereiding nieuwe EU-eisen

Met ingang van 2 januari 2020 stelt de Europese Unie nieuwe eisen aan luchtverkeersleidings-organisaties; de zogenoemde Air Traffic Management Common Requirements. LVNL heeft zich intensief voorbereid op het voldoen aan deze eisen. De toezichthouder heeft LVNL begin 2020 het certificaat verleend. Hierop volgen in dat jaar zowel nationale audits als internationale toetsingen.

Risicomanagement

De GRC-board bespreekt periodiek het risicoprofiel van LVNL. Daarbij wordt vastgesteld of de geïdentificeerde risico's en de daarbij behorende risico-inschattingen nog de actualiteit weerspiegelen. Waar nodig vindt bijstelling plaats. Verder wordt de voortgang op de gedefinieerde beheersmaatregelen en de effectiviteit van deze maatregelen besproken. Daar waar dit nodig wordt geacht worden aanvullende maatregelen gedefinieerd.

Onderstaande tabel biedt inzicht in de belangrijkste risico's, te weten de risico's die als 'hoog' zijn gekwalificeerd begin 2019. Een aantal risico's is gedurende het jaar teruggebracht tot een laag risico, omdat zij voldoende worden beheerst. Voor alle risico's geldt dat de verantwoordelijkheid voor de beheersing wordt toegewezen aan een verantwoordelijk lid van het BMT (bestuur en managementteam LVNL) en dat het verloop van de risico's en beheersmaatregelen wordt bewaakt door de GRC-board.

Risicocategorie	Risicoomschrijving	Risico-beredheid	Gewicht
1. Personeel	Onvoldoende resultaat opleiden verkeersleiders en inefficiënt vakbekwaam houden van ratinghouders.	Laag	Hoog
2. Stakeholders	Imago- en economische schade bij een grote reductie in afhandelingscapaciteit als gevolg van calamiteiten.	Laag	Hoog
3. Personeel	LVNL is onvoldoende in staat in de toekomst goed te functioneren door het onvoldoende ontwikkelen van dan benodigde competenties bij managers en medewerkers.	Laag	Hoog
4. Veiligheid	ATC-incidenten of ongevallen op de grond en in de lucht..	Laag	Hoog
5. Stakeholders	Onvoldoende een beeld hebben van onze omgeving, inclusief belangen en wensen van stakeholders.	Laag	Hoog
6. Operationeel	Verstoringen met impact op capaciteit en imago door implementatie van major changes zoals torenverbouwing, EFS, iCAS.	Laag	Hoog
7. Bedrijfsvoering	Onverwachte bijsturingen zijn nodig door onvoldoende risicomanagement voor een project als geheel (als aanvulling op de huidige mens-machine-procedure risico's per zuil).	Laag	Hoog
8. Bedrijfsvoering	Het niet (tijdig) kunnen afmaken van grote projecten (investeringen) omdat onvoldoende resources (geld en mensuren) beschikbaar zijn.	Laag	Hoog

Bij het bepalen van de risicobereidheid laten wij ons leiden door onder meer onderstaande afwegingen:

- De mate waarin de continuïteit en kwaliteit, daarbij veiligheid in het bijzonder, van onze wettelijke taken in het geding kunnen zijn.
- De mate waarin het risico van invloed is op het bereiken van de strategische doelstellingen.
- De mate waarin onze stakeholders direct getroffen worden wanneer risico's zich voltrekken.
- De mate waarin LVNL eventuele financiële/economische schade kan dragen.

Naarmate onze risicobereidheid afneemt spannen wij ons vanzelfsprekend extra in en doen wij meer investeringen om de risico's te beheersen.

Het gewicht van de risico's weerspiegelt de inschatting van de kans waarmee het risico zich kan voordoen en het effect daarvan. De risico's worden hierna kort toegelicht.

1. Onvoldoende resultaat opleiden verkeersleiders en inefficiënt vakbekwaam houden van ratinghouders

De omvang van het contingent verkeersleiders is voldoende om de continuïteit en kwaliteit van het primaire proces in de huidige situatie te garanderen. Het is van belang dat er vanuit de opleiding tot verkeersleider voldoende aanwas is en dat huidige brevethouders op efficiënte wijze vakbekwaam worden gehouden. Dat is een voorwaarde om de groei van de luchtvaart mogelijk te blijven maken en invulling te kunnen geven aan de toenemende kwaliteitseisen aan onze dienstverlening en onze eigen ambities.

Er is continu maximale inzet op het werven, selecteren en opleiden van verkeersleiders. Daarnaast is sprake van een plan-do-check-act cyclus om continue verbetering en vernieuwing in het opleidingssysteem te sturen en focus te houden op het vergroten van de capaciteit en flexibiliteit van het opleidingssysteem.

In 2019 zijn er diverse extra maatregelen getroffen, zoals: de inzet van meerdere kanalen voor werving van nieuwe verkeersleiders, de inzet op ervaren zij-instromers, de verdere ontwikkeling en professionalisering van de selectie voor specifieke functies, de realisatie van een flexibeler opleidingssysteem dat beter kan inspelen op wensen en behoeften van individuen, een project functiegericht opleiden, nieuwe opleidings- en trainingsmethoden (onder andere e-learnings en stand alone simulatoren) en het aangaan van partnerships voor het uitbreiden van de opleidingsmogelijkheden.

2. Imago- en economische schade bij een grote reductie in afhandelingscapaciteit als gevolg van calamiteiten

Luchtverkeersdienstverlening is vitaal voor het bedrijfsmodel van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Bij significante afname van de afhandelingscapaciteit zijn de (mogelijke) negatieve gevolgen voor onze stakeholders en onszelf potentieel omvangrijk.

Onze inzet is erop gericht beheersmaatregelen in ons ATM-systeem te implementeren die zowel de kans op capaciteitsreducties als de gevolgen daarvan beperken. Dat doen wij onder meer door te investeren in robuuste systemen en back-up voorzieningen en een volwaardig contingency center.

Belangrijkste beheersmaatregelen die in 2019 geïmplementeerd zijn:

- Gezamenlijk met de ketenpartners ernstige verstoringen, waar ook ketenpartners bij betrokken zijn, te evalueren.
- Aanpassing redundancy van apparatuur op de verkeerstoren van Schiphol.
- Aanpassing technische procedure bij verstoring in het communicatiesysteem.

In 2019 traden drie storingen op als gevolg waarvan tijdelijk minder afhandelingscapaciteit beschikbaar was.

3. LVNL is onvoldoende in staat in de toekomst goed te functioneren door het onvoldoende ontwikkelen van dan benodigde competenties bij managers en medewerkers

Het goed functioneren en de ontwikkeling van de competenties van onze managers en medewerkers is cruciaal in het realiseren van onze dienstverlening. Om wendbaar in te kunnen spelen op ontwikkelingen blijven wij inzetten op een lerende organisatie, zodat we waarde blijven creëren voor Nederland en onze klanten.

De competenties en de ontwikkeling daarvan zijn een vast onderdeel van onze jaarlijkse functionerings- en beoordelingsgesprekken. In 2019 zijn we gestart met het Employee Purpose Program, een programma voor al onze medewerkers gericht op het persoonlijk functioneren en onze kernwaarden. De eerste evaluaties zijn positief. In 2019 zijn er geen belangrijke gebeurtenissen opgetreden die verband houden met het risico.

4. ATC-incidenten of ongevallen op de grond en ongevallen in de lucht

Hierbij gaat het om materiële en immateriële schade als gevolg van ATC-incidenten of ongevallen in de lucht en op de grond. LVNL is verantwoordelijk voor het veilig en ordelijk afhandelen van het luchtverkeer. Het voorkomen van ATC-incidenten of ongevallen op de grond en in de lucht hoort hiermee tot een van de hoofdtaken van LVNL.

LVNL is continu bezig met het verbeteren van het ATM-systeem, waarbij risicobeheersing tot een prioriteit behoort. Met het doel om, ook bij stijgende verkeersvolumes, continu te voldoen aan de met het ministerie overeengekomen safety-criteria.

Risicobeheersing is vastgelegd in meerdere bowties. Daarnaast worden alle incidenten onderzocht om lering uit te kunnen trekken. In 2019 zijn er verbeteringen doorgevoerd naar aanleiding van intern incidentonderzoek. Daarnaast hebben er wijzigingen plaatsgevonden om de werklast op de grond te verlagen. Een voorbeeld voor ongevallen op de grond is de verhoogde inzet van een derde groundcontroller op de drukste momenten van de dag. Een voorbeeld voor verbeteringen in de lucht is de verbetering voor parallel naderen en systeemondersteuning voor snelle identificatie van airspace infringements.

In 2019 hebben meerdere incidenten plaatsgevonden, hiervoor verwijzen we naar het hoofdstuk 'Veiligheid en informatiebeveiliging'.

5. Onvoldoende een beeld hebben van onze omgeving, inclusief belangen en wensen van stakeholders

Wij zorgen dat wij weten wat er speelt in de omgeving, zodat we kunnen anticiperen op de behoeften van onze stakeholders. We werken er dus binnen de geldende kaders steeds aan om een betrouwbare dienstverlener en ketenpartner te zijn met een goed imago.

We investeren continu in onze relatie met de omgeving. Dat hebben we in 2019 onder meer gedaan door het organiseren van een informatiesessie voor de Omgevingsraad Schiphol. Ook hebben we samen met onze partners Schiphol en KLM de gemeenteraden van de Haarlemmermeer, Amstelveen en Amsterdam en de Provinciale Staten van Noord-Holland ontvangen. We hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd over onze omgevingsaanpak. Verder hebben we in 2019 een meer gestructureerde aanpak op het gebied van omgevingsmanagement geïmplementeerd. Door workshops te houden over het onderwerp hebben we het omgevingsbewustzijn van onze medewerkers vergroot.

6. Verstoringen met impact op capaciteit en imago door implementatie van major changes zoals torenverbouwing, EFS, iCAS

Major changes zijn nodig om de continuïteit en toekomstbestendigheid van de ATM-machine te kunnen waarborgen. Dit is voor LVNL een toprisico, omdat verstoringen met een impact op capaciteit grote gevolgen heeft voor onze dienstverlening.

Om het risico te voorkomen zijn er standaard ITIL-beheers- en kwaliteitsprocessen ingericht, onder andere gericht op change

en release management. Vanuit wet- en regelgeving zijn eisen gesteld aan de ontwikkeling van de ATM-machine en aan de vakbekwaamheid van het technisch personeel. Deze zijn door de afdeling Systems & Infrastructure geïmplementeerd in de verschillende werkprocessen. Het kwaliteitssysteem wordt periodiek getoetst. Dit gebeurt zowel door de interne organisatie als door externe organisaties.

Uitgangspunt is geen ongeplande verstoring met impact op de capaciteit als gevolg van een major change. In 2019 hebben we daarom extra aandacht gegeven aan de verbetering van het risicomanagement bij changes. Hier gaan we in 2020 mee verder. Het betreffende toprisico is in 2019 niet opgetreden.

In 2019 hebben we een aantal major changes doorgevoerd, zoals de nieuwe inrichting van de torens op Schiphol, de ingebruikname van het Electronic Flight Strips systeem in de torens op Schiphol en de ingebruikname van verschillende nieuwe luchtverkeersleidingssystemen op Lelystad. Bij het doorvoeren van bovenstaande major changes zijn geen ongeplande verstoringen in de ATM-machine opgetreden.

7. Onverwachte bijsturingen zijn nodig door onvoldoende risicomanagement voor een project als geheel (als aanvulling op de huidige mens-machine-procedure risico's per zuil)

Om projecten binnen tijd, scope en geld op te leveren, is een goed werkend risicomanagement essentieel. De afgelopen jaren was de uitdaging om naast de per afdeling gemanagede risico's op projectniveau de samenhang te managen en de prestatie van projecten te verbeteren. Dit in het belang van onze stakeholders die op de leverbetrouwbaarheid van LVNL moeten kunnen rekenen.

In 2018 en 2019 is succesvol aandacht besteed aan risicomanagement op projectniveau door gebruik te maken van de RISMAN-methode en de toepassing van de bowtie-methodiek voor alle changes aan de 'machine'. De resultaten zijn verankerd in de projectwiki en het nieuwe proces Change dat sinds 1 maart 2019 van kracht is. Daarnaast is de kritische houding van projectleiders en programmamanagers versterkt ten opzichte van de teambijdragen over risico's. Een intern project management office ondersteunt het herijkingsproces van de projectportfolio door het bestuur en managementteam LVNL, waarbij projectrisico's worden meegenomen.

Door de bovenstaande maatregelen is de betrouwbare oplevering van projecten zodanig toegenomen, dat de GRC-board de zwaarte van het risico in 2019 heeft teruggebracht tot laag en het risico is afgesloten.

Voor 2020 is een verdere professionalisering voorzien door op LVNL-niveau alle gehanteerde risicomanagementmethodieken

in LVNL brede-samenhang te optimaliseren en eenduidige managementinformatie op te leveren voor de GRC-board.

8. Het niet (tijdig) kunnen afmaken van grote projecten (investerings), omdat onvoldoende resources (geld en mensuren) beschikbaar zijn

Wij innoveren en veranderen ons ATM-systeem met als doel onze dienstverlening op een veilige, efficiënte en milieuvriendelijke manier te continueren en waarde te kunnen blijven bieden aan de BV Nederland, onze klanten en partners en bewoners in de omgeving van luchthavens.

Als wij de programma's en projecten in onze projectportfolio niet tijdig kunnen opleveren heeft dat negatieve effecten. We hebben barrières ontwikkeld om ervoor te zorgen dat we de schade beperken als projectrisico's optreden en om te voorkomen dat projectrisico's zich voordoen. Voor projecten gelden heldere standaarden en richtlijnen en er vindt adequaat financieel projectbeheer plaats. Vier keer per jaar wordt de voortgang van de topprojecten door het bestuur en het managementteam LVNL besproken. Indien nodig vindt herprioritering plaats of worden meer resources beschikbaar gesteld.

De GRC-board heeft de zwaarte van het risico in 2019 teruggebracht tot laag en het risico is afgesloten omdat het voldoende wordt beheerst.

Risico's naar aanleiding van coronapandemie in 2020

Begin 2020 zijn we geconfronteerd met het coronavirus in Nederland. Hierdoor is er een aantal nieuwe risico's ontstaan voor de bedrijfsvoering van LVNL, die we gezien het belang hiervan als onderdeel van deze paragraaf hebben opgenomen.

Risico dat projecten in gevaar komen doordat er ziekte uitbreekt bij de toeleveranciers of zij in financieel zwaar weer terechtkomen
Er lopen op dit moment grote projecten bij LVNL, onder andere het implementeren van een nieuw luchtverkeersleidingssysteem iCAS. Dit is een project waarbinnen verschillende leveranciers samenwerken. De grootste toeleverancier is in Madrid gevestigd. Als er meer dan normaal mensen ziek worden kan dit direct leiden tot een vertraging van het project. Op dit moment zitten we in een contractonderhandeling waarin ook de beheersing van dit risico als onderwerp wordt besproken. Financieel is het risico beperkt omdat bij de oplevering van software bankgaranties zijn en worden afgegeven. Daarnaast zijn er andere (software) leveranciers elders in Europa gevestigd. Wij gaan actief in gesprek met deze leveranciers om te achterhalen hoe dit risico wordt beheerst. Tot op heden zijn er nog geen signalen dat leveranciers problemen hebben met de capaciteit dan wel dat zij financieel in zwaar weer verkeren.

Ziekte van medewerkers (met name luchtverkeersleiders) waardoor de continuïteit van onze dienstverlening niet kan worden gewaarborgd
Naar aanleiding van het uitbreken van het coronavirus in Nederland zijn er preventieve maatregelen genomen om de gezondheid van de medewerkers van LVNL te beschermen. We zijn gestart met extra schoonmaak van de werkplekken, het verspreiden van handgel, posters, et cetera. Vanaf 13 maart 2020 is naar aanleiding van de extra maatregelen vanuit de overheid bepaald dat alle niet-kritische functies zoveel mogelijk moeten thuiswerken.

Eén van de kritische functies binnen onze organisatie is die van luchtverkeersleider. Er is in een vroeg stadium bepaald welk effect ziekte binnen deze groep betekent voor onze dienstverlening. Afhankelijk van de vraag (hoeveelheid vliegverkeer) vinden op dagelijkse basis aanpassingen in het rooster plaats. Door de dalende vraag zijn er steeds minder mensen nodig, waardoor de kans op verspreiding wordt verkleind. Dit geldt voor alle LVNL-locaties. Ziekteverzuim is vooralsnog beperkt en heeft daarom geen impact op de operationele dienstverlening.

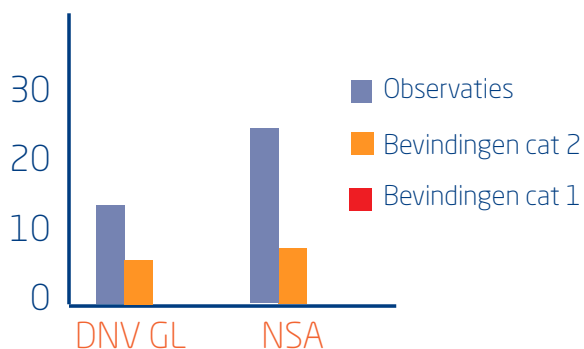
Overige ondersteunende processen lopen door en kunnen zoveel mogelijk vanaf afstand worden gedaan. Indien noodzakelijk is het toegestaan om naar kantoor te komen. De huidige financiële processen zijn niet gewijzigd en huidige beheersmaatregelen zijn nog voldoende geborgd



Auditresultaten

In 2019 voerde de National Supervisory Authority (NSA) externe audits uit op de ICAO- en EU-regelgeving. Deze hebben niet tot bevindingen geleid. Op eigen verzoek zijn we door Det Norske Veritas Germanische Lloyd (DNV GL) geaudit tegen de ISO9001-kwaliteitsnorm. LVNL voert zelf interne audits uit.

De in- en externe toetsen leverden de volgende aantallen bevindingen en observaties⁴ op:



Alle bevindingen betreffen niet risicovolle (categorie 2) afwijkingen van ISO9001- en Europese verordeningen. Er waren geen categorie 1 bevindingen. Voor alle bevindingen wordt een 'corrective action plan' opgesteld. De GRC-board monitort de voortgang van deze plannen.

Wettelijke evaluatie

In het kader van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen wordt het functioneren van LVNL elke vijf jaar geëvalueerd. In september 2019 werd het rapport van de evaluatie over de periode 2013-2018 door adviesbureau Andersson Elffers Felix aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat opgeleverd.

Uit de evaluatie blijkt dat LVNL in de onderzochte periode onverminderd de publieke taken rondom luchtverkeersdienstverlening doelmatig uitvoert, zich inspant om de prestaties te blijven verbeteren en investeert om dit ook in de toekomst te kunnen blijven doen. AEF constateert dat LVNL een positieve transitie heeft ingezet naar een meer open, flexibele en extern georiënteerde organisatie. De relatie en samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en LVNL is volgens AEF de afgelopen jaren verbeterd. LVNL gaat aan de slag met de aanbevelingen om de uitvoering van onze wettelijke taak en de samenwerking met onze opdrachtgever en eigenaar nog verder te verbeteren.

4. **Observatie:** bevinding waar een relatie met een norm-eis ontbreekt, of een bevinding zonder duidelijke bewijsvoering;

Categorie 1: onderwerp is niet geregeld, of in de praktijk niet conform de beschrijving in LVNL Essentials uitgevoerd met mogelijk grote gevolgen voor veiligheid of het verlies van het Common Requirement/ISO9001-certificaat,

Categorie 2: onderwerp is gedeeltelijk geregeld, of in de praktijk niet conform de beschrijving in LVNL Essentials uitgevoerd met mogelijk (beperkte) gevolgen voor veiligheid of het behoud van een Common Requirement/ISO9001-certificaat.



I. BESTUURSVERSLAG

Maatschappij en klant





Bestuursverslag

Maatschappij en klant

Minimalisering van negatieve effecten van luchtvaart voor de omwonenden van luchthavens, de maatschappij en het milieu staan hoog op de agenda.

LVNL is een belangrijke ketenpartner in een voor Nederland belangrijke sector. Wij maken efficiënt vliegen mogelijk door middel van het optimaliseren van vliegroutes en processen en willen samen het verschil maken. Zowel intern als extern gaan we partnerships aan om toe te werken naar een duurzamere luchtvaartwereld. Ieder vanuit zijn eigen expertiseveld.

Onze organisatieambities

De ambities van LVNL zijn gebaseerd op de doelstellingen van de rijksoverheid op het gebied van klimaat en circulariteit, toegepast op onze eigen organisatie en ambitieniveau.

De doelstellingen die LVNL in 2017 heeft vastgesteld zijn:

- Een CO₂-reductie van onze bedrijfsvoering van vijfendertig procent in 2025.
- Een reductie van vijftig procent van het gebruik van primaire grondstoffen in 2025
- Een CO₂ footprint van onze bedrijfsvoering van nul in 2030.
- Honderd procent circulaire bedrijfsvoering in 2030.

Het verslagjaar stond vooral in het teken van het verder uitwerken van de ambitie door het:

- Houden van metingen en vaststellen van de huidige uitstoot.
- Onderzoeken van ideeën en wensen van onze medewerkers op het gebied van duurzaamheid
- Borgen van duurzaamheid binnen LVNL, bij medewerkers, maar ook door duurzaamheid als onderwerp mee te nemen in onze inkooptrajecten.

Verduurzaming bedrijfsvoering

Labelling gebouwen op Schiphol Oost

In 2019 zijn onze gebouwen op Schiphol-Oost voorzien van een energielabel. Ons hoofdgebouw bestaat uit drie delen. De twee oudste bouwdelen hebben samen een energielabel C. We hebben in het verslagjaar onderzocht welke acties we moeten nemen zodat zij in 2025 voldoen aan de eisen voor een A-label. Het derde, jongere bouwdeel, heeft energielabel A. Daarin zijn energiezuinige maatregelen getroffen, zoals ledverlichting in de parkeergarage. Het onlangs opgeleverde gebouw Polaris heeft ook een A-label.

Meting CO₂ footprint

Co ₂ emissies (in tonnen)		Veroorzaakt door	2019	2018	2017
Scope 1	Directe emissies van de organisatie	Aardgas, koelmiddelen, verbruik brandstof wagenpark LVNL	990	1.129	1.133
Scope 2 *)	Indirecte emissies waar de organisatie invloed op heeft	Elektriciteit, brandstofverbruik installaties	0	0	5.128
Totaal Co₂			990	1.129	6.261
Scope 3	Indirecte emissies waar de organisatie geen directe invloed op heeft	Woon-/werkverkeer, vliegverkeer zakelijke reizen, brandstof dienstreizen, openbaar vervoer zakelijk verkeer, verbruik papier	4.582	4.723	4.277
Totaal Co₂			5.572	5.852	10.538

*) Gecompenseerd door middel van windenergie. CO₂-emissie 2018 en 2019 is 5.259 respectievelijk 5.244. 2019 is inclusief nieuw gebouw Polaris.

Vergroening wagenpark

We vervangen ons wagenpark geleidelijk door elektrische auto's. Voor een deel van het wagenpark is dit om praktische redenen niet mogelijk. In 2019 zijn vijf auto's vervangen. Hiermee is het aandeel elektrisch auto's gestegen naar vijftien procent van het wagenpark (2018: vijf procent).

Elektrische fietsen

LVNL heeft drie elektrische fietsen aangeschaft om korte afstanden mee af te leggen.

Zonnepanelen Polaris

We hebben extra geïnvesteerd in de plaatsing van zonnepanelen op het dak van het nieuwe gebouw Polaris. In eerste instantie waren daar 79 panelen gepland. In verband met onze duurzaamheidsambities is onderzocht of het aantal zonnepanelen op het gebouw kon worden uitgebreid. Dit heeft geresulteerd in 564 zonnepanelen, waarmee in zestig procent van de totale stroombehoefte van Polaris wordt voorzien.

Circulair meubilair

In de aanbesteding voor kantoormeubilair zijn duurzaamheidscriteria meegenomen. Eind oktober 2019 is een leverancier gekozen die ons voorziet van circulair meubilair dat modulair is opgebouwd, waardoor hergebruik van materialen mogelijk is. Daarnaast wordt het huidige meubilair ingezet als grondstof voor nieuw meubilair

en neemt de leverancier zoveel mogelijk levensduurverlengende maatregelen om de impact op het milieu te minimaliseren.

Verduurzaming gebruik luchtruim

Duurzame vliegtuigbrandstof

Omdat brandstof in belangrijke mate bijdraagt aan de CO₂-uitstoot van vliegtuigen, betekent een duurzame brandstof mogelijk aanzienlijke milieuwinst voor de luchtvaart. We blijven het Corporate BioFuel-programma KLM ondersteunen om het gebruik van biobrandstof verder op te schalen. LVNL levert haar bijdrage aan het programma door honderd procent van de reizen van medewerkers met KLM-vluchten te compenseren.

Single European Sky (SES)

In Europees verband staat het SES-initiatief voor één gemeenschappelijk luchtruim zonder landsgrenzen, ter ondersteuning van de capaciteitsbehoefte van de luchtvaart op langere termijn. Samen met Europese partners zet LVNL zich actief in voor een snellere invoering van SES. Dit zorgt in potentie voor een modernisering van de Europese luchtverkeersleiding en voor meer efficiëntie in processen op de grond, de vliegtuigafhandeling en het gebruik van de luchthavens. Optimalisatie van het luchtruim in de regio vergroot de veiligheid en de capaciteit, verkort de vliegroutes en de kosten en vermindert het brandstofverbruik én de uitstoot van vliegtuigen.



Luchtruimherziening

In april 2019 hebben de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie een Startbeslissing genomen op basis waarvan het programma Luchtruimherziening is gestart. Een van de doelstellingen van deze herziening is de verduurzaming van het gebruik van het luchtruim door bij het ontwerp naast veiligheid en capaciteit nadrukkelijk ook de effecten voor klimaat (CO₂), fijnstof, stikstof en geluid op de grond mee te wegen.

Verbetering van de leefomgeving

Omgevingsraad Schiphol (ORS)

De Omgevingsraad Schiphol is het gremium waar alle vraagstukken, belangen en partijen rond de ontwikkeling van Schiphol en omgeving bij elkaar komen. LVNL neemt deel aan de overleggen van het Regioforum en de werkgroepen die onder de ORS ingesteld zijn. Daar geven we onder meer advies over operationele maakbaarheid en veiligheid van voorstellen. In 2019 is één advies gegeven, te weten over de gebruiksprognose 2020.

Nachtnaderingen Zwanenburgbaan

In november 2019 werd besloten dat er een nachtnadering voor de Zwanenburgbaan wordt gerealiseerd. De nachtnadering wordt rond de zomer van 2020 geïmplementeerd. Hiermee geven we gehoor aan de wens van de ORS en de mensen in de omgeving om vaste naderingen naar secundaire banen te gebruiken in de nacht. Deze nieuwe nachtnadering zorgt voor minder spreiding van het luchtverkeer over het gebied richting de Zwanenburgbaan en daarmee voor minder hinder in de woonkernen. De Zwanenburgbaan wordt 's nachts ingezet als de Polderbaan niet beschikbaar is. Gemiddeld gaat het om vijfhonderd vluchten per jaar.

Er zijn twee vaste naderingsroutes ontworpen; één 'gekromde' nadering om woonkernen heen en één vaste nadering in een rechte lijn naar de Zwanenburgbaan. Zodra de techniek voor de gekromde nadering eind 2018 beschikbaar kwam heeft LVNL deze ingezet voor de ontwikkeling van de nachtnaderingen. Er zijn twee routes omdat niet alle vliegtuigen voorzien zijn van de juiste apparatuur om de 'gekromde' nadering te vliegen.

Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn elf milieuregels opgenomen, waaraan LVNL is gehouden bij de afhandeling van het luchtverkeer van en naar Schiphol. Negen regels hebben betrekking op het routegebruik en twee regels op het baangebruik. Voor elke regel is een norm vastgesteld voor het percentage afwijkingen dat per gebruiksjaar binnen de regel is toegestaan. Deze normen variëren van nul tot vijftien procent van het aantal vliegtuigbewegingen waarop de regel van toepassing is.





Gebruiksplanjaar 2019 is afgesloten zonder overschrijdingen van de normen voor de regels voor route- en baangebruik zoals vastgelegd in de RMI.

De volledige rapportage is te vinden op onze website, onder Nieuws, Beeldbank en Publicaties.

Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas)

Bas is het informatie- en klachtencentrum waar omwonenden terecht kunnen met al hun vragen en klachten over het vliegverkeer op Schiphol. Bas is een gezamenlijk initiatief van Amsterdam Airport Schiphol en LVNL. Bas rapporteert per kwartaal op basis van gegevens uit het registratiesysteem. De rapportages, per kwartaal en per jaar, staan op de website bezoekbas.nl.

In 2019 ontstond een datalek op de website van Bas, waarvan wij voor vijftig procent mede-eigenaar zijn. De kwetsbaarheden zijn gecorrigeerd. Ook is samen met Schiphol advies uitgebracht voor het privacybeleid voor de Bas-site.

Klantwaardering en -consultatie

Onderzoek

Klantwaarderingsonderzoeken worden door LVNL op regelmatige basis uitgevoerd. Het laatste onderzoek is in 2018 gedaan. Uit de 29 interviews afgenomen door een onafhankelijke onderzoeker blijkt dat het totaalbeeld van LVNL positief is. Dit neemt niet weg dat er waardevolle aanbevelingen voor verbetering zijn gegeven. In het verslagjaar hebben we de volgende accenten gelegd:

Communicatie, omgevingsmanagement, public affairs

We worden steeds communicatiever. Binnen onze operationele afdeling richten we het stakeholdermanagement beter in. We communiceren zichtbaar meer en proactief met onze stakeholders over onze activiteiten, ontwikkelingen en successen, onder andere via social media. We gaan ook vaker met hen in dialoog, bijvoorbeeld in omgevingsraden, het sectordirecteurenoverleg, maar ook tijdens door ons georganiseerde werkbezoeken van gemeenteraden en wethouders uit omliggende gemeenten. Daarnaast wordt voor LVNL een training in omgevingsmanagement ontwikkeld. Op politiek-gevoelige topprojecten hebben we een public affairs strategie ontwikkeld.

Internationale profilering

Mede dankzij het voorzitterschap van Michiel van Dorst van de ANSP Strategic Board van FABEC is onze zichtbaarheid en invloed internationaal gegroeid. We vervullen daarnaast ook het voorzitterschap van de Aeronautical Information Management werkgroep van het FABEC Standing Committee Operations en het voorzitterschap van het Standing Committee Safety. In november 2019 organiseerden we succesvol een operationele dag waarbij de deelnemende Europese luchtverkeersdienstverleners best practices met elkaar deelden. Ook leren we van andere organisaties door bij hen op werkbezoek te gaan.

Consultatie

Naast informele consultaties consulteert LVNL op basis van de wettelijke verplichting haar klanten tenminste jaarlijks over haar dienstverlening. Op 2 juli 2019 gebeurde dit in de door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat georganiseerde stakeholderconsultatie voor de en route en terminal heffingszone. Deze stakeholderconsultatie stond in het teken van de planvorming voor de derde referentieperiode 2020-2024 als onderdeel van de EU prestatieeringsregeling. In deze consultatie heeft LVNL haar prestaties in voorgaande jaren toegelicht en haar plannen ontvouwt voor de periode 2020-2024 met een doorkijk in de projectportfolio en de verwachte tariefontwikkeling voor de en-route en terminal heffingszone.

De stakeholders van de North Sea Area Amsterdam heffingszone zijn op 18 oktober 2019 geconsulteerd over de kostengrondslag en het tariefvoorstel 2020 en een meerjarendoorkijk hiervan tot 2023.

Klachtafhandeling

LVNL behandelt aan haar gerichte, schriftelijke klachten van externen af, conform hoofdstuk 9 'klachtbehandeling' van de Algemene wet bestuursrecht. Klachten moeten binnen een termijn van zes weken worden afgehandeld. Er kan eenmaal een uitstel van vier weken worden gemeld.

KLACHTAFHANDELING 2019

Aantal niet afgehandelde klachten uit 2018 of eerder	0
Aantal binnengekomen klachten in 2019 (2018: 55)	63
Totaal aantal te behandelen klachten in 2019	63
Aantal afgehandelde klachten uit 2018 of eerder	0
Aantal afgehandelde klachten uit 2019	63
Totaal aantal afgehandelde klachten	63
Aantal niet afgehandelde klachten op 31 december 2019	0

Aard en onderzoek van de klachten

Van de in 2019 binnengekomen klachten hadden tweeëntwintig klachten (34,9 procent) betrekking op geluid en waren vijftien klachten (23,8 procent) gebaseerd op route en baangebruik. De andere zesentwintig klachten (41,3 procent) waren divers van aard.

Als klachten betrekking hebben op situaties die buiten de (directe) verantwoordelijkheid van LVNL vallen, sturen wij ze door naar de betrokken instanties. De indieners stellen we daarvan op de

hoogte. Als informatie te vinden is op onze website, worden zij daarnaartoe doorverwezen. In 2019 werden 31 van de 63 klachten - meestal voor extra informatie - doorverwezen, waarvan enkele naar meerdere instanties of websites.

De in 2019 ingediende klachten betroffen overigens vliegverkeer dat zich volledig aan de door de overheid gestelde regels voor route- en baangebruik hield en op een veilige manier werd afgehandeld. Aan de indieners van klachten is met name uitleg gegeven over deze regels, de wijze waarop route- en baangebruik tot stand komt en de criteria die worden gehanteer

Klachtprocedures, bezwaar- en beroepsprocedures

In het verslagjaar 2019 is één klachtprocedure bij de Nationale Ombudsman gestart. Deze procedure is in het verslagjaar 2019 nog niet afgerond.

Bij aanvang van het verslagjaar 2019 waren negenentwintig rechtspositionele bezwaarprocedures aanhangig. Al deze bezwaarschriften zijn ongegrond verklaard. Begin 2019 werd door negen bezwaarmakers bezwaar gemaakt tegen een besluit uit 2018. Deze bezwaarschriften zijn ongegrond verklaard. In het verslagjaar 2019 zijn vervolgens vijftien bezwaarprocedures gestart tegen elf in 2019 genomen rechtspositionele besluiten. Van de in 2019 aanhangig gemaakte rechtspositionele bezwaarschriften zijn er in 2019 twee ingetrokken, zijn er twee ongegrond en één gedeeltelijk gegrond verklaard en zijn er tien nog aanhangig. Tegen één rechtspositioneel besluit waartegen bezwaar was ingesteld is een verzoek om voorlopige voorziening ingediend. Dit verzoek is ter zitting ingetrokken.

Bij aanvang van het verslagjaar 2019 waren geen beroepsprocedures tegen rechtspositionele besluiten aanhangig. In het verslagjaar zijn in totaal 39 rechtspositionele besluiten op bezwaar genomen. Tegen twee van deze besluiten op bezwaar is in 2019 beroep ingesteld; deze beroepsprocedures waren eind 2019 nog aanhangig.

DOORVERWEZEN KLACHTEN 2019

Inspectie Leefomgeving en Transport	3
LVNL website(s)	10
Amsterdam Airport Schiphol (AAS)	2
Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas)	8
Gemeente(n)	1
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	2
Rijksoverheid	2
Internationale regelgeving SERA	1
Omgevingsraad Schiphol	5
Omgevingsinfo.nl	1
Website Rijnmond	2
Info@honderdjaarluchtvaart.nl	1
EUROCONTROL	1
Nationale ombudsman	1
Totaal	40

Er zijn in 2019 geen bezwaar- en beroepsprocedures geweest tegen besluiten die zijn genomen naar aanleiding van een verzoek op grond van de Wet openbaarheid van bestuur.

WOB-verzoeken

In 2019 ontving LVNL vier verzoeken om informatie met beroep op de Wet openbaarheid van bestuur (WOB). Alle indieners ontvingen binnen de daarvoor vastgestelde wettelijke termijn een reactie en waar de informatie bij LVNL beschikbaar en traceerbaar was, werden de verzoeken gehonoreerd.

WOB-VERZOEKEN 2019

1. Inzet vierde baanregel gebruiksjaar 2018/2019
2. Boeing 737-MAX
3. Zienswijze Wob-verzoek veiligheid Schiphol (3e deelbesluit Wob-verzoek veiligheid Schiphol)
4. B+ -route Lelystad

Juridische procedures

Door LVNL ingestelde procedures

LVNL heeft zienswijzen ingediend tegen een voornemen van de Inspectie Leefomgeving en Transport tot het opleggen van een bestuurlijke boete voor het door LVNL toestemming geven voor een landing na 23.00 uur. De zienswijzen zijn gehonoreerd en de boete is omgezet in een waarschuwing.

LVNL heeft in vier zaken bezwaar ingesteld tegen de weigering van de AIVD tot afgifte van een Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) voor uit het buitenland afkomstige verkeersleiders. De AIVD heeft deze bezwaarschriften ongegrond verklaard. LVNL heeft geen beroep ingesteld.

LVNL heeft zich als benadeelde partij gevoegd in een strafzaak tegen een persoon die onder meer schade had veroorzaakt aan eigendommen van LVNL. In hoger beroep is deze persoon veroordeeld tot een schadevergoeding aan LVNL van circa 18.000 euro.

Chipshol

Bij arrest van 15 december 2009 is door het gerechtshof Amsterdam onrechtmatig handelen van LVNL jegens Chipshol III BV vastgesteld. Deze onrechtmatigheid bestaat in het doen van onjuiste mededelingen- voor zover hier relevant - in de periode vanaf 29 november 2002 tot 18 oktober 2005 ter zake van de bebouwingsmogelijkheden van het Groenenbergterrein, dat zich in de nabijheid van de luchthaven Schiphol bevindt. De mededelingen waren onjuist omdat deze onvoldoende waren onderbouwd. De Hoge Raad heeft op 25 mei 2012 het door LVNL ingediende cassatieberoep grotendeels verworpen en voor een deel toegewezen en het incidentele cassatieberoep van Chipshol verworpen. Dit betekent dat onherroepelijk vaststaat dat LVNL met eerdergenoemde mededelingen onrechtmatig heeft gehandeld jegens Chipshol.

De vraag of en in hoeverre LVNL schadeplichtig is jegens Chipshol moet in een schadestaatprocedure worden bepaald. Daartoe heeft Chipshol, LVNL bij dagvaarding van 23 januari 2019 in een procedure voor de rechtbank Noord-Holland (Haarlem) betrokken. In deze procedure vordert Chipshol vergoeding van de door haar gestelde schade van in hoofdsom ruim 120 miljoen euro als gevolg van onjuiste mededelingen van LVNL in de periode vanaf 29 november 2002 tot 18 oktober 2005. Hangende de procedure heeft Chipshol haar eis vermeerderd tot ruim 146 miljoen euro.

Na een conclusie van antwoord en een comparitie van partijen heeft de rechtbank Noord-Holland (Haarlem) op 8 januari 2020 LVNL veroordeeld om aan Chipshol een bedrag van 19 miljoen euro ter zake van schadevergoeding te betalen, en daarnaast een bedrag van 17 duizend euro ter zake van proceskosten. LVNL heeft inmiddels het meerdere boven 19 miljoen euro aan Chipshol voldaan, te weten (per 29 januari 2020) een bedrag van 206 duizend euro. De appeltermijn tegen het vonnis van de rechtbank Noord-Holland (Haarlem) loopt nog, deze verstreek op 8 april 2020.

In verband met een betaling door de Luchthaven Schiphol aan Chipshol van een bedrag van 19 miljoen euro in 2007 ter zake van dezelfde schade heeft LVNL bij dagvaarding van 20 januari 2020 tegen Chipshol een executiekortgeding aangespannen. Bij vonnis van de voorzieningenrechter in de rechtbank Den Haag van 22 januari 2020 is het Chipshol verboden bovengenoemd vonnis van de rechtbank Noord-Holland (Haarlem) van 8 januari 2020 ten uitvoer te leggen voor wat betreft de veroordeling van LVNL tot een bedrag van 19 miljoen euro, waarbij is bepaald dat dit verbod vervalt indien en voor zover Chipshol op grond van een voor tenuitvoerlegging vatbaar rechterlijk oordeel gehouden is tot terugbetaling van het door haar van de Luchthaven Schiphol in 2007 ontvangen bedrag van 19 miljoen euro en zij daadwerkelijk tot terugbetaling zou overgaan. Op 7 februari 2020 heeft Chipshol hoger beroep ingesteld tegen dit vonnis van de voorzieningenrechter.

Schadeclaims overig

Op 13 februari 2019 vond een aanrijding plaats tussen een Boeing 747-406 (M) van de KLM en een Boeing 787-9 van de KLM. De KLM heeft begin 2020 LVNL aansprakelijk gesteld voor de schade. De afwikkeling van de schadezaak is nog aanhangig.

Op 9 juli 2019 vond een aanrijding plaats tussen een Airbus 320-200 van Easyjet en een Boeing 737-800 van de KLM. De KLM heeft in 2019 LVNL aansprakelijk gesteld voor de schade. De afwikkeling van de schadezaak is nog aanhangig.

In het voorjaar van 2019 heeft LVNL een systeem voor Electronic Flight Strips (EFS) op de verkeerstoren op Schiphol in gebruik genomen. Om de ingebruikname van EFS gecontroleerd te laten plaats vinden heeft LVNL tijdelijk beperkingen in de afhandeling van het vliegverkeer ingesteld. Over het feit dat de introductie van EFS capaciteitsbeperkingen zou veroorzaken werden de betrokken partijen gedurende het jaar voorafgaand aan de introductie intensief op de hoogte gehouden. Begin maart 2019 werden de specifieke restricties met hen gedeeld. De KLM heeft in 2019 LVNL aansprakelijk gesteld voor (vertragings)schade als gevolg van deze verkeersbeperkende maatregelen. De afwikkeling van de schadezaak is nog aanhangig.



I. BESTUURSVERSLAG

Topprojecten





BESTUURSVERSLAG

TOPPROJECTEN

1 Afgeronde topprojecten 2019

Modernisering Torens Schiphol - gerealiseerd in 2019

Nieuwbouw Polaris - gerealiseerd in 2019

Luchtverkeersleiding op Lelystad Airport - voorbereidingen voor opening gerealiseerd in 2019

2 Lopende topprojecten

Nieuw luchtverkeersleidingssysteem iCAS

Voldoende luchtverkeersleiders om naast operationele inzet ook voldoende expertise zeker te stellen voor onze projecten

Optimalisatie luchtruim zuidwest Nederland - sector 3

Recategorisatie EU-Time Based Separation - RECAT-TBS

Afgeronde topprojecten

Modernisering Torens Schiphol

Om de werkomgeving van de luchtverkeersleiding en daarmee de veiligheid te verbeteren, ondergingen de verkeerstorens op Schiphol een grootschalige verbouwing. We vernieuwden ze alle drie met succes: de hoofdtoren en de noodtoren op Schiphol-Centrum en de satellietstoren bij de Polderbaan. Het doel: verder verhogen van zowel de veiligheid als het aantal werkposities, om klaar te zijn voor toekomstige ontwikkelingen op Schiphol.

Bovenin de koepel van de hoofdtoren werd het aantal werkplekken bijna verdubbeld. De fysieke plekken - de consoles - werden volledig vernieuwd. Omdat de verbouwing van de toren de verkeersafhandeling op Schiphol niet mocht verstoren, werd zij in de nacht uitgevoerd.

Het moderniseren van de torens beperkte zich niet tot de werkplekken. De operationele werkwijze werd gedigitaliseerd. Een nieuw digitaal strippensysteem (Electronic Flight Strips) werd op 20 april 2019 geïntroduceerd. Ook is een aansluiting op een netwerk van camera's gerealiseerd. Zij tonen beelden van locaties die door bebouwing op de luchthaven niet (goed) zichtbaar zijn vanuit de torens.

Geen nachtelijke inzet Aalsmeerbaan

LVNL heeft voorafgaand aan de verbouwing van de Schipholtoren een vrijstelling aangevraagd voor het verbod op nachtvluchten op de Aalsmeerbaan van 1 september 2018 tot en met 8 juni 2019. De bewoners van Aalsmeer en de Omgevingsraad Schiphol werden hierover per brief geïnformeerd. LVNL heeft er alles aan gedaan om de Aalsmeerbaan gedurende de verbouwingsperiode niet in de nacht in te zetten en dat is gelukt.

De reden voor de aanvraag voor vrijstelling was dat de verkeerstoren op Schiphol 's nachts werd verbouwd en het vliegverkeer vanuit de noodtoren werd afgehandeld. De noodtoren heeft beperkingen als het gaat om de zichtbaarheid van banen.

Nieuwbouw Polaris

Op 7 mei 2018 is begonnen met de bouw van een uitbreiding van ons hoofdkantoor op Schiphol-Oost. Het gebouw heeft de naam Polaris gekregen en het is vanaf 19 september 2019 gefaseerd in gebruik genomen. De officiële sleuteloverdracht vond plaats op 29 oktober. De officiële opening staat gepland voor juni 2020.

In de zomer van 2020 verhuist de militaire School of Air Control vanuit AOCS Nieuw Milligen naar Polaris. Het gebouw krijgt vanaf dat moment de functie als opleidingscentrum voor de militaire luchtverkeersleiding. Bij ingebruikname van iCAS, verhuist de verkeersleiding van LVNL en CLSK vanuit het hoofdgebouw naar Polaris. In het hoofdgebouw vervangen we vervolgens het huidige verkeersleidingssysteem door iCAS. Als iCAS ook daar in gebruik is genomen, keert de verkeersleiding terug naar het hoofdgebouw. Vanaf dat moment is Polaris naast opleidingscentrum ook testfaciliteit en volwaardige contingency faciliteit.

Luchtverkeersleiding op Lelystad Airport

Op 7 november 2019 startte de inregelperiode voor luchtverkeersleiding aan het bestaande 'kleine' vliegverkeer op Lelystad Airport. Tijdens deze inregelperiode doen zowel de luchtverkeersleiding als de huidige gebruikers van de luchthaven praktijkervaring op met de wijzigingen in procedures en systemen. Dit 'inregelen' is noodzakelijk om een veilige transitie naar handelsverkeer mogelijk te maken. Het handelsverkeer kan pas gebruik maken van Lelystad Airport als de minister van Infrastructuur en Waterstaat daarover een besluit heeft genomen

Gebruik routes

Het huidige verkeer op Lelystad Airport bestaat grotendeels uit verkeer dat op zicht vliegt (Visual Flight rules, VFR). Zij maken gebruik van nieuwe VFR-routes die speciaal voor Lelystad zijn ontworpen. Deze routes zijn vlakbij de luchthaven en midden woonkernen. Daarnaast is er een klein aantal vliegtuigen dat op instrumenten vliegt (IFR) op Lelystad Airport. Deze IFR-vluchten maken gebruik van de B+-routes en de aansluitroutes. Dit gaat om enkele vluchten per dag, tussen 18.00 en 22.00 uur. Deze routes zijn tot de politieke besluitvorming over de openstelling voor handelsverkeer is afgerond, gesloten voor handelsverkeer.

Bemensing

Er werken in totaal dertien luchtverkeersleiders en elf assistenten op de verkeerstoren; per dienst één luchtverkeersleider en één assistent. Zij hebben al ervaring op andere verkeerstorens en zijn in 2019 specifiek opgeleid voor Lelystad Airport. De naderingsverkeersleiding wordt door een CLSK-verkeersleider gegeven vanaf Schiphol Oost.

Informatie voor gebruikers

De huidige gebruikers van Lelystad Airport zijn in het verslagjaar tijdens verschillende bijeenkomsten en met voorlichtingsmateriaal geïnformeerd over de wijzigingen. Alle informatie is ook te vinden op www.lvnl.nl/lelystad.

Lopende topprojecten

Nieuw luchtverkeersleidingssysteem iCAS

Het LVNL-luchtverkeersleidingssysteem AAA is het belangrijkste en grootste operationele informatiesysteem van LVNL. Na een gebruiksperiode van meer dan twintig jaar vervangen wij het door het iTEC based Centre Automation System (iCAS). Met de ontwikkeling en ingebruikname van iCAS wordt op een kosteneffectieve wijze vorm gegeven aan de invulling van Europese eisen in de zogenoemde Pilot Common Project (PCP)⁵ verordening, waaraan in 2024 moet worden voldaan.

Samenwerking

LVNL heeft met instemming van het ministerie van IenW gekozen voor iCAS, in samenwerking met de Duitse luchtverkeersleidingsorganisatie Deutsche Flugsicherung - DFS. iTEC is een samenwerkingsverband tussen de Spaanse leverancier Indra en de luchtverkeersleidingsorganisaties van Duitsland, Groot-Brittannië, Spanje, Nederland, Noorwegen, Polen en Litouwen.

Planning

De implementatie van iCAS staat gepland voor de winter van 2022/2023, een jaar later dan in eerste instantie gepland. De belangrijkste oorzaak hiervoor is dat er meer tijd nodig is gebleken om een aantal specifiek voor Duitsland benodigde functionaliteiten te kunnen ontwikkelen. De partijen hebben zich tot het uiterste ingespannen om de oorspronkelijke planning te halen, totdat dit niet langer meer mogelijk bleek. LVNL is daarop met DFS en de leverancier in gesprek gegaan om tot een nieuwe, haalbare en voor LVNL acceptabele planning te komen.

Stappen in 2019

Begin februari vond een Early Validation van iCAS plaats. Dit was de eerste keer dat opties die specifiek voor LVNL zijn in iCAS werden getest en onze operationele experts daar hun blik op konden werpen. Luchtverkeersleiders van LVNL en CLSK namen deel aan de validatie. In september vond wederom een minivalidatie plaats. Tijdens deze ronde testten de operationeel experts de afhandeling van in- en outboundverkeer.

In augustus werden de nieuwe referentieconsoles voor het Area Control Centre (ACC), het Flight Information Centre (FIC) en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) goedgekeurd tijdens de Site Acceptance Test. De betrokken operationele experts verifieerden in samenwerking met technische experts of de consoles voldoen aan de oorspronkelijke specificaties. De consoles voor de naderingsverkeersleiding hebben eenzelfde basis als de ACC-, FIC- en CLSK-consoles, maar bevatten een extra scherm en er zijn verschillen in de communicatie-infrastructuur. Deze werkplekken werden in november 2019 goedgekeurd.

5. Pilot Common Project: identificeert een eerste set van ATM-functionaliteiten die op een tijdige, gecoördineerde en gesynchroniseerde manier moeten worden ingezet, om de essentiële operationele veranderingen te bereiken die voortvloeien uit het Europese ATM-masterplan (Europese Unie).

Voldoende verkeersleiders

Om de ambities van de Nederlandse luchtvaartsector en LVNL mogelijk te maken is een robuuste beschikbaarheid van voldoende luchtverkeersleiders noodzakelijk en tegelijkertijd is een gezonde werkdruk voor de individuele luchtverkeersleider van belang.

Op 31 december 2019 waren er 64 trainees in opleiding voor een operationele functie. Er werden in het verslagjaar 19 volledig gekwalificeerde luchtverkeersleiders opgeleid en 28 leerlingen voor specifieke (dedicated) functies. Ook zijn 72 kandidaten geselecteerd waarvan een deel in 2019 is gestart met de opleiding, de overige kandidaten starten in 2020.

Verbeteringen

In het verslagjaar is verder invulling gegeven aan de projecten functiegericht opleiden en verbeteren van coaching en opleidingsklimaat. Er is een project gestart om het verkeersleidersbestand op de regionale luchthavens zo snel mogelijk aan te vullen. De resultaten van de projecten zijn pas later meetbaar; van functiegericht opleiden naar verwachting eind 2020 en het project voor luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens is eind 2021 volledig afgerond.

Voor specifieke functies als outbound planner en groundcontroller toren West zijn in 2019 nieuwe opleidingsprogramma's gerealiseerd. Daarnaast hebben we buitenlandse opleidingsinstituten gecontracteerd voor deelopleidingen en zijn we van start gegaan met het detacheren van buitenlandse luchtverkeersleiders bij LVNL.

Andere activiteiten voor het opleiden en behouden van voldoende luchtverkeersleiders zijn:

- De ontwikkeling van diverse selectietools en selectietrajecten waarmee beter de geschiktheid van kandidaten bepaald kan worden voor specifieke functies.
- Gerichte werving van zij-instromers met ervaring en gericht werven met betrekking tot diversiteit en inclusiviteit.
- Herijken van het brevetteringsproces met als doel incidenten rondom brevettering te voorkomen (garanderen inzetbaar operationeel personeel).

Toekomst

In 2020 focussen we ons onder andere op:

- De invoering van een nieuwe inrichting van de trainingsorganisatie, met heldere afspraken over taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden.
- Continue kwaliteitsverbetering in het lopende proces van refresher- en conversietrainingen en werving, selectie en opleiding.
- Betere voorspelbaarheid van vraag naar en aanbod van luchtverkeersleiders.

Opleidingsresultaten

Positie	Geslaagde verkeersleiders in 2019	Geslaagd op specifieke functies in 2019	In opleiding voor verkeersleider op 31 december 2019	In opleiding voor een specifieke functie op 31 december 2019
Initial Training	Niet van toepassing	Niet van toepassing	17	3
Area Control Centre	4	11	8	2
Schiphol TWR/APP	2	7	10	8
Groningen Airport Eelde	1	0	2	2
Rotterdam The Hague Airport	1	1	5	0
Maastricht Aachen Airport	0	Niet van toepassing	3	Niet van toepassing
Lelystad Airport	11	9	1	2
Flight Service Centre	Niet van toepassing	0	Niet van toepassing	1
Totaal	19	28	46	18

Nieuwe topprojecten

Optimalisatie luchtruim zuidwest Nederland

Het optimaliseren van het gebruik van het luchtruim in het zuidwesten van Nederland - sector 3 voor de luchtverkeersleiding - is van belang voor het verlagen van de werklust van de verkeersleiders. Daarnaast is het ook belangrijk voor onze klanten en de omgeving. Tot slot is het een voorbereidende stap en 'enabler' voor het programma Luchtruimherziening.

Het luchtruim wordt gewijzigd in lijn met de ambitie van LVNL om complexiteit te verlagen, voorspelbaarheid te vergroten en groei van de luchtvaart mogelijk te maken. De realisatiedatum voor dit project is 3 december 2020.

Sector 3 is de meest drukke en complexe sector als het gaat om verkeersstromen. Hier vliegt luchtverkeer van en naar Nederlandse luchthavens, Brussel en Antwerpen. Het is een gateway naar Europa en daardoor onverminderd druk. Om het gebruik daarvan te verbeteren doorloopt het project een aantal stappen. In 2019 is sector 3 uitgebreid naar het westen. In 2020 worden de bestaande vliegroutes ontvlochten. Dit doen we in nauwe samenwerking met het Commando Luchtstrijdkrachten, de Belgische luchtverkeersdienstverlener skeyes, de Belgische luchtmacht en het Maastricht Upper Area Control Centre. Daarna is het mogelijk om in drukke perioden de sector op te splitsen in twee delen - een oostelijk en westelijk deel - met elk een verantwoordelijk luchtverkeersleiders.

Door deze maatregelen bewegen de verkeersstromen zich in de toekomst robuuster, waardoor de werkdruk voor de verkeersleiding verlaagt en de efficiëntie voor de luchtvaartmaatschappijen verhoogt.

Recategorisatie EU-Time Based Separation - RECAT-TBS

Het project RECAT-TBS staat in het teken van de aanschaf van het Intelligent Approach System van de Engelse luchtverkeersdienstverlener NATS. Dit systeem implementeren we in 2021.

Het Intelligent Approach System stelt ons in staat binnenkomende vluchten dynamisch te separeren op basis van tijd - Time Based Separation (TBS) - in plaats van afstand. Daarnaast kan het systeem rekening houden met de meest recente zogturbulentie (wake vortex) categorieën van EUROCONTROL, waarbij vliegtuigen zijn ingedeeld in zes categorieën in plaats van vier (RECAT EU). Bij de berekening van de minimale separatie houdt het ook rekening met de geschatte baanbezetting van de voorganger. Dit wordt samen met een indicator voor wake vortex separatie getoond op het scherm van de verkeersleider.

Het gebruik van het Intelligent Approach System maakt het mogelijk de landingscapaciteit van een individuele landingsbaan te verhogen. Ook wordt de landingsbaan capaciteit minder afhankelijk van de heersende wind. De integratie in ons ATM-systeem gaat ons helpen om onder alle omstandigheden de tactische capaciteit en operationele veerkracht te verbeteren op de drukste luchthaven van Europa, Amsterdam Airport Schiphol. Daarnaast kan het ervoor zorgen dat de preferente landingsbaan meer kan worden gebruikt, waardoor de inzet van de tweede, minder preferente landingsbaan kan worden gereduceerd.



I. BESTUURSVERSLAG

Projectenportfolio overige projecten





Bestuursverslag

Projectenportfolio overige projecten

Luchtruimherziening

Door het toegenomen vliegverkeer is schaarste in het luchtruim ontstaan. Ook dienen zich nieuwe ontwikkelingen aan zoals drones en andere onbemande systemen. De herziening van het luchtruim moet leiden tot een luchtruim waarin veiligheid, capaciteit en duurzaamheid op een evenwichtige en toekomstbestendige manier zijn geborgd.

Eind 2017 is het programma Luchtruimherziening van start gegaan. Het project wordt uitgevoerd door de vijf projectpartners: de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie, het Commando Luchtstrijdkrachten, Maastricht Upper Area Control en LVNL.

Startbeslissing en verkenningsfase

In 2019 werd de onderzoeksfase afgerond met de door de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie genomen Startbeslissing. Zij vormt het begin van de verkenningsfase. Hierin wordt onderscheid gemaakt naar resultaten op drie sporen: resultaten vóór 2023, in 2023 en vanaf 2023.

Vóór 2023 wordt gewerkt aan het wegnemen van de belemmeringen om vanaf winter 2021/2022 zoveel als mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport. In 2019 is dit uitvoeringsproject van start gegaan.

In 2023 moet de hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim worden ingevoerd met als belangrijkste onderdelen:

- Een uitbreiding van het noordelijke militaire oefengebied.
- Het ontsluiten voor burgerluchtverkeer van het zuidoostelijke militaire oefengebied, om de doorstroming van en naar de Nederlandse luchthavens te verbeteren.

Een volgende stap is te komen tot een onderbouwde voorkeursbeslissing over de inrichting van het luchtruim vanaf 2023 (en tot 2035). In 2019 is in verschillende ontwerpessies met verkeersleiders van LVNL, CLSK en MUAC gewerkt aan input voor de voorkeursbeslissing. Bovendien is afgesproken om een milieueffectrapportage (MER) uit te voeren.

Op 10 september 2019 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor zienswijze gepubliceerd. Hierin staan de te onderzoeken varianten en het beoordelingskader op hoofdlijnen beschreven. In 2020 wordt mede op basis van de MER, de gebruikerswensen en de luchtvaartnota, input geleverd voor de voorkeursbeslissing.

Vervolg

Het Kabinet neemt eind 2020 de Voorkeursbeslissing waarmee voor zowel de periode vóór 2023 als de periode vanaf 2023 een richtinggevende uitspraak wordt gedaan. De Voorkeursbeslissing vormt de start van de Planuitwerkingsfase. In die fase wordt de voorkeursbeslissing concreet uitgewerkt.

1ATM

In het verslagjaar is het plan om te komen tot één Air Traffic Management (ATM) organisatie bestaande uit LVNL en CLSK in het programma 1ATM verder uitgewerkt. In dat kader is de samenwerkingsovereenkomst tussen beide organisaties voor de looptijd van het programma 1ATM vernieuwd. De bewindslieden, de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie, hebben in juli 2019 ingestemd met de gekozen aanpak. In september is de Tweede Kamer hierover formeel geïnformeerd.

Doel

Het doel van het programma is de realisatie van één ATM-organisatie voor de luchtverkeersdienstverlening in het lagere Nederlandse luchtruim (onder de 7,5 kilometer) in het derde kwartaal van 2023, met een eventuele maximale uitloop van één jaar:

- Eén operationeel concept met eenduidige afhandeling van al het (burger- én militaire luchtverkeer in het lagere luchtruim.
- De integratie van de huidige LVNL- en Defensie-opleidingscentra voor werving, selectie, opleiding en training van operationeel personeel, wat leidt tot One ATC Academy.
- De realisatie van een organisatie- en besturingsmodel (governance) dat invulling geeft aan de belangen van de betrokken partners.
- Het garanderen van een 'level playing field' voor de garantie van de militaire missie-effectiviteit en de ontwikkeling van de burgerluchtvaart.

Vervolg

Binnen het programma werken we in 2020 aan de personele gevolgen voor de nu nog militaire collega's, de realisatie van een gestandaardiseerde operationele werkwijze en daarbij benodigde systeemondersteuning, de totstandkoming van de 1ATM Training Academy en de ontvlechting en omzetting van de torenverkeersleiding op de militaire luchthavens.

Centralised base

LVNL is voornemens de toren- en naderingsverkeersleiding van de luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport na 2021 uit te voeren vanuit een centralised base op Schiphol-Oost. Dit is een centrale locatie van waaruit we torenverkeersleiding geven met behulp van digital remote tower technologie (camerabeelden met zicht op luchthaven en nabije luchtruim) en naderingsverkeersleiding vanaf radarposities.

In het afgelopen jaar heeft het programma veel vooruitgang geboekt en zijn de geplande resultaten behaald. De belangrijkste resultaten:

- September: goedkeuring verkregen voor de benodigde investering.
- Oktober: definitieve keuze gemaakt voor de locatie van de centralised base op Schiphol Oost.
- November: besluit genomen voor organisatorische verplaatsing van de technische dienst van de regionale luchthavens naar het LVNL-directoraat Systems & Infrastructure met ingang van juli 2020.
- November: akkoord bereikt met de vakbonden over het sociale pakket voor medewerkers van de regionale luchthavens.

Met het tekenen van het contract met de leverancier van remote tower technologie, SDATS/Saab, op 11 december, is het jaar succesvol afgesloten.

Knowledge and Development Centre (KDC)

Sinds 2006 heeft LVNL een deel van haar onderzoeks- en ontwikkelingscapaciteit belegd in de stichting KDC. In het KDC doet LVNL samen met KLM en Amsterdam Airport Schiphol onderzoek naar innovatie van het air traffic managementsysteem. Uitvoering vindt plaats door kennisinstituten en consultancy bureaus. In 2017 is KDC een samenwerkingsverband aangegaan met de Hogeschool van Amsterdam en de TU Delft: het KDC Centre of Excellence.

In 2019 zijn negen studenten van de Hogeschool van Amsterdam afgestudeerd in het KDC, in het bachelor track van het Centre of Excellence. Daarnaast zijn drie studenten van de TU Delft aan de faculteit Lucht- en ruimtevaarttechniek afgestudeerd in de master track. De verwachting voor 2020 is dat vier studenten in het bachelor track afstuderen en zes in het master track.

De volgende onderwerpen zijn in het verslagjaar afgerond:

- **Cross-border arrival management (XMAN):** XMAN heeft als doel het verbeteren van de efficiëntie van luchtvaartmaatschappijen, door een betere planning van

naderende vliegtuigen. Daarnaast zorgt XMAN ervoor dat luchtverkeersleiders het werk efficiënter en met een lagere werklast kunnen doen. Ter ondersteuning van de XMAN-ontwikkeling zijn een trial concept of operations en een trial definitie van prestatie-indicatoren ontwikkeld. Daarnaast is een sensitivity studie uitgevoerd voor de implementatie van meteorologische data met hoge resolutie.

- **Holding support for area control:** onderzoek naar oplossingen voor het door vliegtuigen op tijd laten verlaten van een wachtgebied (stack holding). Een holding support functie is bedoeld voor de area controllers en moet hen helpen om tijdens stack holding op de geplande tijd het verkeer af te leveren aan de naderingsverkeersleiding.
- **Schiphol Target Time of Arrival:** voor dit project zijn een concept en een trial plan opgesteld. Daarnaast is ondersteuning geleverd aan de uitvoering van de trial, die voortvloeide uit het sectorplan voor handhaving van de vierde baanregel.

Voor 2020 staat weer een groot aantal onderwerpen op de agenda. Uitgebreidere informatie over KDC-projecten en -resultaten is te vinden op de website kdc-mainport.nl.

FABEC en SESAR

In het kader van Single European Sky (SES) werken we op diverse terreinen samen met Europese collega-organisaties.

FABEC - Functional Airspace Block Europe Central

In 2019 was Michiel van Dorst voorzitter van de ANSP Strategic Board van FABEC, een besluitvormend orgaan op CEO-niveau van de deelnemende luchtverkeersleidingsorganisaties. LVNL levert daarnaast de voorzitters van het Standing Committee Safety en de Aeronautical Information Management (AIM) werkgroep van het Standing Committee Operations.

Luchtruimactiviteiten 2019

Binnen FABEC is verder gewerkt aan de twee grote luchtruimprojecten: XMAN en Free Route Airspace.

- In 2019 heeft het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) voor XMAN de technische ondersteuning in de vorm van een portal gerealiseerd. LVNL is van plan om eind 2021 een operationele test met daaropvolgende implementatie te doen met medewerking van de Belgische en Franse collega-organisaties en MUAC.
- Free Route Airspace heeft als doel om binnen het hogere luchtruim - boven 7,5 kilometer - van FABEC, de efficiëntie voor luchtvaartmaatschappijen te verbeteren door hen toe te staan meer directe routes te vliegen. MUAC heeft in december 2019 '24H Free Route Airspace' geïntroduceerd voor het luchtruim onder hun verantwoordelijkheid.

Samen met de EUROCONTROL Network Manager heeft FABEC gewerkt aan verbetering van de prestaties in de zomer en luchtruimherontwerp:

- De Network Manager heeft in overleg met de FABEC-verkeersleidingscentra maatregelen genomen om knelpunten in verkeersstromen te mitigeren. Dit resulteerde in stabielere netwerkoperaties en verbeterde voorspelbaarheid van het verkeer.
- De Network Manager en FABEC werken vanuit een netwerkperspectief aan een verbeterd luchtruimontwerp om verkeersstromen te optimaliseren en het netwerk te stabiliseren.

De FABEC-luchtverkeersleidingsorganisaties hebben een Memorandum of Understanding getekend om Aeronautical Information Manual (AIM-) data te harmoniseren. Daarnaast is gewerkt aan het opzetten van een FABEC AIM portal. Het werk op het gebied van AIM heeft al geleid tot een significante afname van data-inconsistenties met 58 procent. Harmonisatie van AIM-data maakt het eenvoudiger om grensoverschrijdend luchtruim te ontwerpen en implementeren.

SESAR

In 2019 heeft LVNL geen nieuwe subsidieaanvragen ingediend voor projecten om de vereisten uit de Europese Pilot Common Project (PCP) verordening te implementeren.

INEA heeft op 16 oktober 2019 een nieuwe CEF Transport 'call for proposals' gepubliceerd, met 26 februari 2020 als sluitingsdatum. Voor deze call hebben wij een aanvraag ingediend om in een gezamenlijk project onder leiding van EUROCONTROL de basis te leggen voor 'Flight Object Information Exchange' tussen de verkeersleidingssystemen van de verschillende verkeersleidingsorganisaties in Europa. LVNL levert in dit project een bijdrage aan het deel dat gericht is op de implementatie van de op iTEC - is een state-of-the-art air traffic management systeem - gebaseerde systemen



I. BESTUURSVERSLAG

Personeel





Bestuursverslag

Personeel

	Formatie		Bezetting		
			Actieven	Overige medewerkers, in fte	
				FLNA	In opleiding
31 December 2019	1.031	1.010	61	48	3
31 December 2018	965	952	60	50	1

Bezetting en formatie 2018-2019, 1 fte - full time equivalent - staat voor 38 uur.

De uitbreiding in het verslagjaar van de bezetting en de formatie hangt vooral samen met de structurele inbedding van Lelystad in de LVNL-organisatie en de projecten om te komen tot vervanging van het huidige luchtverkeersleidingssysteem.

Participatiewet

In het kader van de Participatiewet heeft LVNL besloten om in 2019 het aantal banen uit te breiden naar 14,45 fte in 2019 (9,7 fte). Het doel is om daarna door te groeien naar dertig banen in 2023, waarmee wordt voldaan aan de taakstelling die LVNL vanuit de Rijksoverheid opgelegd heeft gekregen.

Diversiteit

Op 31 december 2019 was zesentwintig procent van de actieve medewerkers vrouw. In topmanagementfuncties was dit zevenentwintig procent en in de tweede lijn twintig procent. Voor het verkeersleidingspersoneel - verkeersleiders en assistenten - geldt dat vijfentwintig procent vrouw is en voor de studenten in de opleiding voor verkeersleider is dat vijfendertig procent.

Verzuim

Het verzuimpercentage is 4,1 procent (2018: 4,1 procent). Dit is iets hoger dan de LVNL-verzuimnorm van 4 procent, maar vergelijkbaar met het (verwachte) landelijk gemiddelde in 2019. Ziekteverzuim en met name het frequent verzuim zijn een continu aandachtspunt. Het percentage ziekteverzuim gecombineerd met de afwezigheid in verband met zwangerschap bedroeg in het verslagjaar 4,5 procent; 0,1 procent hoger dan in 2018 (4,4 procent).

Medewerkertevredenheidsonderzoek - MTO

In oktober 2019 is een MTO uitgevoerd. Het bevatte vragen over thema's zoals: purpose, communicatie, samenwerking, werkdruk en leiderschap. Het aantal respondenten was met 69 procent iets lager dan in 2017, toen de respons op 72,1 procent lag. Gemiddeld gaven de medewerkers werkplezier - tevredenheid over de organisatie en baantevredenheid - een goede score: 7,5 (2017: 7,4). Genoemde pluspunten waren: trots op de organisatie, loopbaanmogelijkheden, duidelijkheid over doelstellingen van de organisatie, prettig voelen op de werkplek en tijdig informeren over belangrijke zaken.

Naast het verder versterken van de positieve resultaten, ondernemen we in 2020 actie op de genoemde verbeterpunten: stellen van prioriteiten, communicatie, hoeveelheid werk, samenwerking en planning. Dat doen we op afdelingsniveau en LVNL-breed.

Ontwikkeling

In 2019 is het eerste gedeelte van het Leadership Purpose Programma afgerond en is het Employee Purpose Programma gestart. Deze programma's hebben als doel de ontwikkeling van leidinggevend en medewerkers te bevorderen waarbij onze kernwaarden het uitgangspunt zijn. Uit de reacties van de deelnemers blijkt dat beide programma's enthousiast zijn ontvangen.

Arbeidsvoorwaarden

In 2019 liepen de in 2018 afgesloten arbeidsvoorwaarden-overeenkomsten door. Gezien de specifieke kenmerken van de twee beroepsgroepen is bij LVNL sprake van twee gescheiden overeenkomsten: één met de vakbond voor het operationele personeel en één met de bonden voor het overige personeel. De looptijd van de overeenkomst voor het operationele personeel is twee jaar, van 1 augustus 2018 tot en met 31 juli 2020. De looptijd van de overeenkomst voor het overige personeel is twee jaar en vier maanden, van 1 februari 2018 tot en met 31 mei 2020.

Het jaar 2019 is gebruikt om de overgang van het ambtenarenrecht naar het arbeidsrecht per 1 januari 2020 te realiseren (Wet normalisering rechtspositie ambtenaren - Wnra). In goed overleg met de vakbonden en de ondernemingsraad zijn alle arbeidsvoorwaardenregelingen omgevormd naar één nieuwe arbeidsvoorwaardenbundel. Deze omvat de cao's voor het operationele en niet-operationele personeel, een cao die onderwerpen bevat die op alle LVNL-medewerkers van toepassing zijn en de regelingen die met de ondernemingsraad zijn overeengekomen.

De nieuwe arbeidsvoorwaardenbundel is in toegankelijk taalgebruik geschreven en via een app beschikbaar gesteld.



I. BESTUURSVERSLAG

Financiën





Bestuursverslag

Financiën

	2019	Begroting	Vershil	2018	Vershil
Bedrijfsopbrengsten	224.831	223.534	1.297	228.121	-3.290
Bedrijfslasten	257.166	244.687	-12.479	222.714	-34.452
Exploitatieresultaat	-32.335	-21.153	-11.182	5.407	-37.742
Netto financieringslasten	1.418	270	-1.148	1.058	-360
Resultaat	-33.753	-21.423	-12.330	4.349	-38.102

Exploitatieoverzicht 2019, bedragen in € 1.000.

Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten zijn 1,3 miljoen euro (1 procent) hoger dan begroot en 3,3 miljoen euro (1 procent) lager dan in 2018.

	2019	Begroting	Stijgings %	2018	Vershil
Heffingen en-route	136.663	137.972	-1%	142.485	-4%
Heffingen terminal	61.593	61.517	0%	64.058	-4%
Heffingen NSAA	2.359	1.943	21%	2.202	7%
Overige opbrengsten	24.216	22.102	10%	19.376	25%
Bedrijfsopbrengsten	224.831	223.534	1%	228.121	-1%

Bedrijfsopbrengsten 2019, inclusief mutatiepercentage ten opzichte van begroting en resultaat 2018. Bedragen in € 1.000.

Opbrengsten uit heffingen

Vergelijking met begroting 2019

Het grootste deel van de bedrijfsopbrengsten (89 procent) komt voort uit de heffingen. De daling van de heffingen in 2019 ten opzichte van de begroting is voor de heffingszone en-route toe te wijzen aan een lager aantal vluchten, uitgedrukt in zogenoemde service units (SU), dan begroot. Voor en-route zijn de SU 0,9 procent lager uitgevallen dan begroot, voor terminal nagenoeg gelijk aan begroot. Hierdoor zijn de afwijkingen ten opzichte van de begroting minimaal.

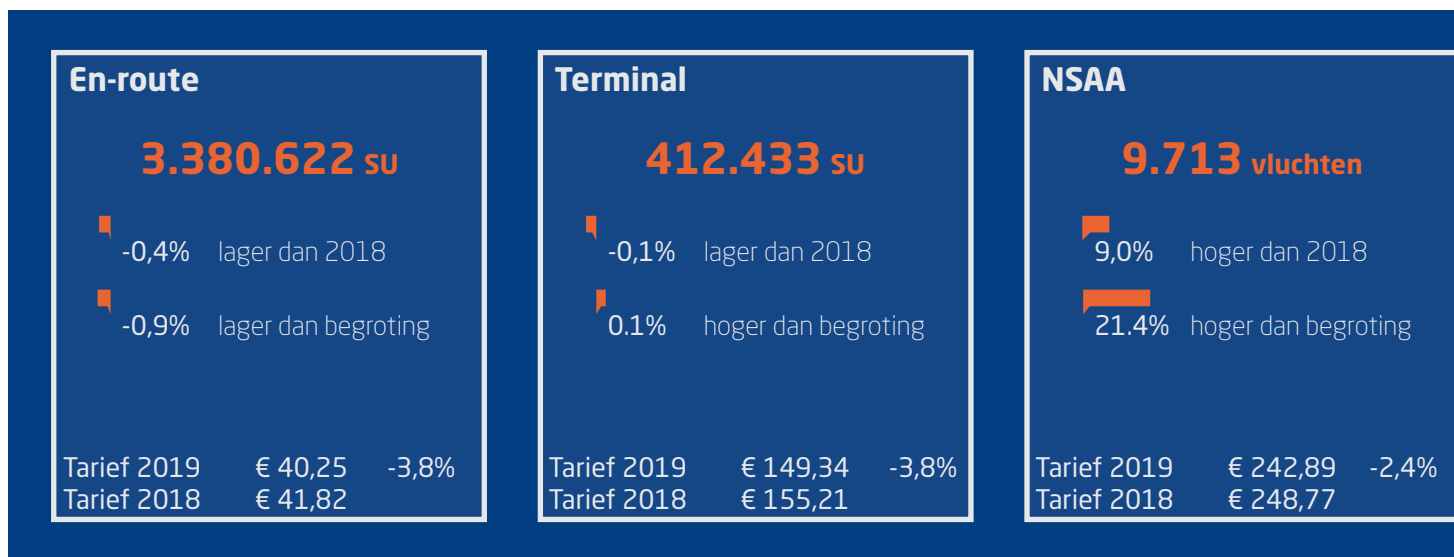
Vergelijking met 2018

De daling van de opbrengsten uit heffingen ten opzichte van 2018 wordt voornamelijk veroorzaakt door de doorgevoerde tariefdaling bij terminal en en-route. De doorgevoerde tariefdaling is het gevolg van de afspraken in de prestatiesturing waarin is afgesproken dat behaalde positieve resultaten moeten worden teruggegeven aan de gebruikers. Een deel van de behaalde positieve resultaten door

een hoger aantal SU dan begroot (volumerisico) wordt met een 'vertraging' van twee jaar (N+2) teruggegeven aan de gebruiker. Dit is in 2019 bij het vaststellen van de tarieven doorgevoerd. Het aantal service units ligt voor en-route en terminal iets lager dan vorig jaar (-0,4 procent respectievelijk -0,1 procent)

NSAA-heffingszone

De NSAA-heffingszone laat een stijging zien ten opzichte van de begroting en vorig jaar. De stijging ten opzichte van de begroting wordt veroorzaakt door het hoger dan begrote aantal afgehandelde vluchten (29,5 procent hoger dan begroot). Ten opzichte van vorig jaar is sprake van een stijging (9 procent) van het aantal afgehandelde vluchten, maar zorgt de doorgevoerde tariefdaling (-2,4 procent) in 2019 per saldo voor een beperkt hogere omzet.



Overzicht volume en tarief.

Overige opbrengsten

Vergelijking met begroting 2019

De stijging (2,1 miljoen euro) van de overige opbrengsten ten opzichte van de begroting is het gevolg van de hogere opbrengsten vanuit diensten derden (1,8 miljoen euro) en verrekening EUROCONTROL (1,2 miljoen euro) en een lagere subsidievrijval dan begroot (-1,0 miljoen euro). De overige opbrengsten zijn toegenomen door opbrengsten die niet begroot waren, zoals de deelname van DFS in de ontwikkeling van CCIS voor 0,5 miljoen euro en doorberekening van de verhuur van de toren op Schiphol-Centrum van 0,2 miljoen euro. Anderzijds wordt de toename veroorzaakt door een hogere doorbelasting van de kosten vanuit het project 1ATM aan Defensie (0,5 miljoen euro). De verantwoorde subsidie in 2019 is 1,0 miljoen euro lager dan begroot, hetgeen voornamelijk wordt veroorzaakt door het achterblijven van projectbestedingen en het later opstarten van een project. De start daarvan is nu verplaatst naar 2020.

Vergelijking met 2018

De overige opbrengsten liggen 4,8 miljoen euro hoger dan in 2018. In 2019 bedraagt het vrij besteedbare deel 8,0 miljoen euro (2018: 6,8 miljoen euro) een stijging van 1,2 miljoen euro. Op aanwijzing van het ministerie is dit bedrag toegewezen aan de terminal heffingszone ten behoeve van de compensatie voor de gemaakte voorbereidingskosten en exploitatiekosten voor de dienstverlening op Lelystad Airport.

De omzet vanuit de diensten aan derden namen toe met 2,3 miljoen euro ten opzichte van 2018. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de hiervoor genoemde bijdrage van DFS aan de ontwikkeling van CCIS en de doorberekende verhuur van de Toren op Schiphol-Centrum. Onder de overige opbrengsten worden ook de vrijgevallen investeringsbijdrage verantwoord. In 2019 is er een toename van de investeringsbijdrage van 1,1 miljoen euro ten opzichte van 2018. Dit wordt veroorzaakt door een correctie in 2018 van 0,5 miljoen euro als gevolg van toen te veel vrijgevallen investeringsbijdrage. Daarnaast zorgt de ingebruikname van Polaris voor een vrijval van de investeringsbijdrage vanuit de vooruit ontvangen bijdrage door Defensie op deze gezamenlijke investering.

De verantwoorde subsidie is in 2019 1,4 miljoen euro hoger dan in 2018. Dit wordt veroorzaakt door de lopende projectbestedingen op de subsidieprojecten.

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten zijn 12,5 miljoen euro hoger dan begroot en 34,5 miljoen euro hoger dan in 2018

	2019	Begroting	Vershil	2018	Vershil
Personeelskosten	170.766	163.624	-7.142	151.594	-19.172
Afschrijvingen	19.045	17.899	-1.146	13.798	-5.247
Algemene kosten	67.355	63.164	-4.191	57.322	-10.033
Bedrijfslasten	257.166	244.687	-12.479	222.714	-34.452

Bedrijfslasten, bedragen in € 1.000.

Personeelskosten

Vergelijking met begroting 2019

De personeelskosten komen in het verslagjaar 7,1 miljoen euro hoger uit dan begroot. Dit komt voornamelijk door twee incidentele posten vanuit de waardering van de voorziening voor ambtsjubilea die niet waren meegenomen bij het opstellen van de begroting. Bij het opstellen van de reservering is vanaf 2019 rekening gehouden met de eindheffing van 52 procent als de ambtsjubilea plaatsvinden in de IKV-periode (4,7 miljoen euro). Daarnaast is bij de reservering rekening gehouden met een inverdiendtijd van deze ambtsjubileaverplichting tijdens de actieve loopbaan (1,3 miljoen euro).

Vergelijking met 2018

De stijging van de personeelskosten (19,9 miljoen euro; 13,2 procent) ten opzichte van vorig jaar wordt veroorzaakt door meerdere componenten. Een van de oorzaken is de gemiddeld hogere bezetting gedurende 2019 ten opzichte van 2018 (bezetting ultimo 2019 1.122 fte, ultimo 2018 1.063 fte, toename van 5,5 procent). Anderzijds stijgen de personeelskosten door de cao-afspraken voor 2019 vanuit de cao-overeenkomsten uit 2018 (voor het operationeel personeel per 1 juli 2019 2,5 procent en voor niet-operationeel personeel per 1 februari 2019 2,25 procent). Daarnaast is de stijging veroorzaakt door de hiervoor genoemde effecten vanuit de reservering voor de ambtsjubilea (totaal 6 miljoen euro; 4 procent). Ten slotte een stijging van de pensioenlasten (2,3 miljoen euro; 1,5 procent) door de stijging van de premie ABP als gevolg van de nog steeds te lage dekkingsgraad bij ABP en de door hun doorgevoerde premiestijging vanuit het herstelplan en een hogere pensioengrondslag in 2019.

Een verdere toelichting is te vinden in paragraaf 23 'Personeelsbeloningen' en paragraaf 11 'Personeelskosten' in de jaarrekening.

Afschrijvingen

De afschrijvingen zijn 1,1 miljoen euro hoger dan begroot. Dit wordt verklaard doordat bij het opstellen van de begroting nog geen inzicht was in het effect van het doorvoeren van de waarderingsgrondslag IFRS 16. Door de invoering van IFRS is een verschuiving zichtbaar vanuit de algemene kosten (huurkosten) naar afschrijvingskosten leaseverplichting. Deze aanpassing in de waarderingsgrondslag veroorzaakt ook grotendeels de stijging ten opzichte van 2018. LVNL heeft er namelijk bij de invoering van IFRS 16 voor gekozen om de vergelijkende cijfers voor 2018 niet aan te passen.

Algemene kosten

De algemene kosten zijn in vergelijking met vorig jaar 10,0 miljoen euro hoger en 4,2 miljoen euro hoger dan begroot. De belangrijkste stijging ten opzichte van vorig jaar en de begroting doet zich voor bij inhuur personeel (5,4 miljoen euro ten opzichte van 2018 en 3,9 miljoen euro ten opzichte van de begroting). De inhuurkosten stijgen door de toename van de projectenportefeuille in 2019. Het

gaat om belangrijke strategische projecten, zoals de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem, de samenwerking met Defensie en de voorbereidingen op de dienstverlening op Lelystad Airport. Vanuit LVNL is er voor gekozen om een deel van de inzet op deze projecten uit te voeren met tijdelijk personeel via inhuur. Voor een aantal van deze projecten ontvangt LVNL subsidie, bij de aanvraag van deze subsidies zijn deze kosten dan ook meegenomen in de aanvraag.

De invoering van IFRS 16 zorgt ervoor dat de vergelijking met vorig jaar en begroting lastig is. De invoering IFRS 16 zorgt namelijk voor een verlaging van de algemene kosten van 3,5 miljoen euro. Het betreft hier een verschuiving van algemene kosten naar afschrijvingskosten en financieringslasten.

Daarnaast heeft LVNL voor lopende juridisch procedures in 2019 een voorziening opgenomen voor een bedrag van 9,5 miljoen euro. Voor een verdere toelichting zie paragraaf 24 Voorzieningen onder de toelichting van de jaarrekening.

Netto Financieringslasten

De financiële lasten zijn ten opzichte van de begroting 1,1 miljoen euro hoger en 0,4 miljoen euro hoger dan vorig jaar. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de effecten vanuit de invoering van IFRS 16 waarop de begroting en vergelijkende cijfers uit 2018 niet zijn aangepast (0,5 miljoen euro). Anderzijds worden er minder rentekosten toegerekend aan de activa in aanbouw, doordat de financiering vanuit eigen middelen voor een daling zorgt van de gemiddelde rentevoet ten opzichte van vorig jaar en waarmee in de begroting mee was gerekend.

Resultaat

Het resultaat over 2019 (33,8 miljoen euro negatief) is 12,3 miljoen euro lager dan begroot. In de begroting 2019 was al rekening gehouden met een teruggave aan de gebruikers van eerdere positieve resultaten zoals vastgesteld vanuit de prestatieeringsregeling. Er was dan ook een negatief resultaat van 21,4 miljoen euro begroot. Naast deze teruggave heeft LVNL in 2019 vooral te maken met eenmalige (vanuit aanpassingen in de waarderingsgrondslagen) posten, zoals eindheffing en toerekening in de reservering voor de ambtsjubilea (6 miljoen euro) en de reserveringen vanuit lopende juridische procedures (9,5 miljoen euro), die ervoor zorgen dat er een hoger negatief resultaat is dan begroot. Door de teruggave en de bijzondere eenmalige posten is er ten opzichte van vorig jaar een lager resultaat.

Eigen vermogen

Het eigen vermogen bedraagt 71,0 miljoen euro (2018: 104,8 miljoen euro).

Het eigen vermogen bestaat uit een bestemmingsfonds en een egalisatiereserve. Het bestemmingsfonds is bedoeld om de financiële effecten van de risico's uit hoofde van het Europese

systeem van Prestatiesturing - het zogenoemde volumerisico en kostenrisico en de effecten van het capacity incentive scheme voor zover deze voor rekening van LVNL komen - op te kunnen vangen. Het bestemmingsfonds is in 2019 afgenomen met 17,0 miljoen euro tot een bedrag van 55,2 miljoen euro.

Investerings

In het verslagjaar is 65,5 miljoen euro geïnvesteerd in vaste activa (2018: 62,2 miljoen euro). Een groot deel van deze investeringen is gemaakt voor de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem, de realisatie van de civiel-militaire co-locatie op Schiphol, de digitale flight strips en ICT-infrastructuur, verbouwing van de toren op Schiphol-Centrum en nieuwbouw Polaris. De komende jaren wordt eveneens een verhoogd investeringsniveau voorzien, onder meer als gevolg van eerdergenoemde projecten en programma's.

Kasstromen

In 2019 genereert LVNL een netto-kasstroom uit operationele activiteiten van 16,3 miljoen euro negatief (2018: 35,3 miljoen euro positief). Dit wordt primair veroorzaakt door een afname in de ontvangsten door een daling van de tarieven voor luchtverkeersdienstverlening en een toename van de uitgaven aan personeel en leveranciers. De toename van het personeelsbestand en een stijging van de cao-lonen zijn de belangrijkste drijvers achter de gestegen uitgaven. De hogere leveranciersuitgaven corresponderen met de toegenomen algemene kosten. De vermeerdering van de jaarlijkse contributie aan MUAC is de belangrijkste oorzaak van de gedaalde kasstroom vanuit de kassiersfunctie.

De kasstroom uit investeringen is iets gestegen ten opzichte van vorig jaar. In 2019 is de kasstroom uit investeringsactiviteiten in belangrijke mate bepaald door bestedingen aan de ontwikkeling van het luchtverkeersleidingssysteem iCAS, de nieuwbouw Polaris, verbouwing verkeersstoren, ontwikkeling Lelystad en de samenwerking met Defensie.

In 2019 heeft LVNL twee nieuwe leningen afgesloten en ook opgevraagd met een totale waarde van 38 miljoen euro. Daarnaast heeft LVNL in 2019 een lening opgevraagd die al was afgesloten in 2018. Deze lening had een totale waarde van 27 miljoen euro. De leningen hebben betrekking op iCAS en het nieuwe Polaris gebouw van LVNL op Schiphol. De sterke toename in de kasstroom uit financieringsactiviteiten wordt veroorzaakt door de twee nieuwe leningen en de opvraag van de lening uit 2018, totaal 65 miljoen euro.

Financiering

Het totaalbedrag aan openstaande leningen is in 2019 met 29,9 miljoen euro toegenomen. Belangrijkste oorzaken hiervan zijn de twee nieuw afgesloten leningen in 2019 van in totaal 38 miljoen euro. In de komende jaren neemt de financieringsbehoefte toe door de grote investeringsportefeuille. LVNL maakt hiervoor

gebruik van de leningsfaciliteiten bij het ministerie van Financiën.

Tarieven

Europese regelgeving en de Wet luchtvaart bepalen dat gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten een vergoeding verschuldigd zijn voor de kosten van dienstverlening voor de en- route en plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten en de dienstverlening op de Noordzee (NSAA).

Nederland onderkent een drietal zogenoemde heffingszones:

- Terminal, voor vliegverkeer dat zich in de nabijheid van de luchthavens Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport bevindt en gebruikmaakt van de diensten van de plaatselijke luchtverkeersleiding. Het aantal service units dat wordt betaald voor een vlucht is afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig.
- En-route, voor vliegverkeer dat gebruikmaakt van de hogere luchtlagen boven Nederland en het naderingsgebied van de luchthavens. Het aantal service units dat wordt betaald voor een vlucht is afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig in combinatie met de afstand die door het Nederlandse luchtruim wordt gevlogen.
- North Sea Area Amsterdam - NSAA - voor het burgerhelikopterterverkeer dat gebruikmaakt van het Nederlandse luchtruim boven de Noordzee. Voor een vlucht naar het in de Aeronautical Information Publication (AIP) gedefinieerde gebied boven de Noordzee, ten behoeve van de offshore olie- en gasindustrie en windmolenparken, wordt een tarief betaald vastgesteld op de kosten van dienstverlening gedeeld door het aantal vertrekkende burgerhelikoptervluchten naar dat gebied, ongeacht gewicht van de helikopters, of de afstand die door dit gebied wordt gevlogen.

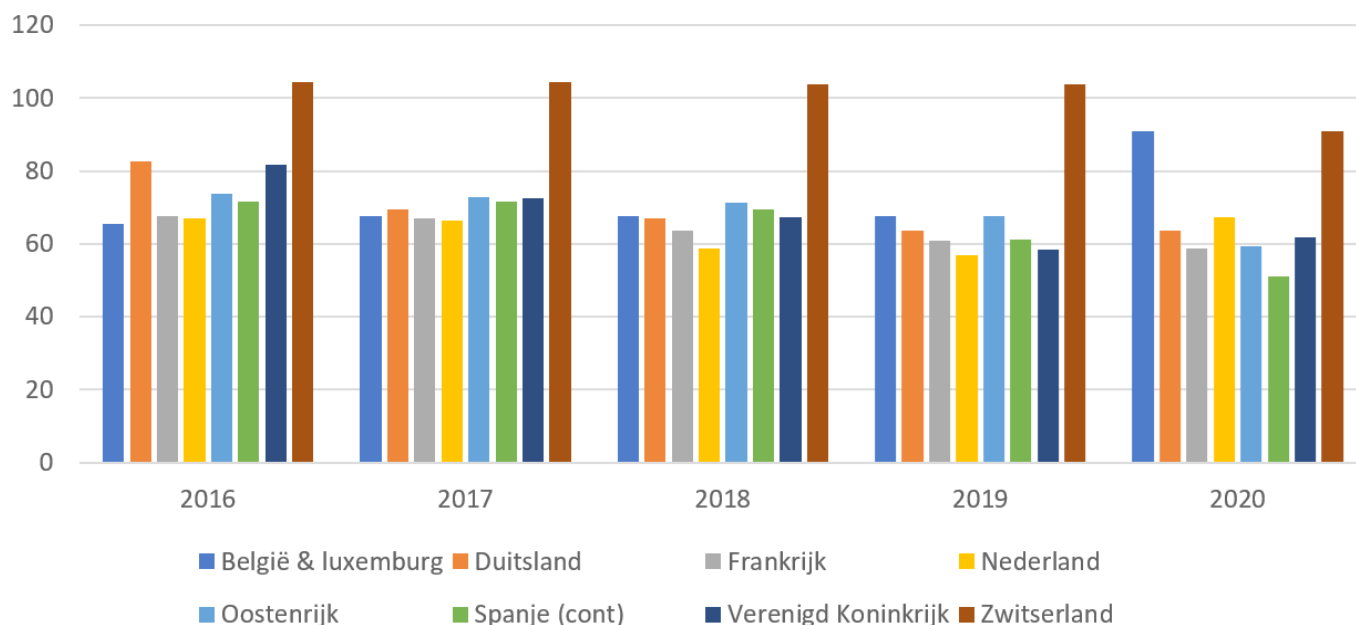
Het LVNL-tarief voor en-route was in het verslagjaar 40,25 euro (2018: 41,82 euro). Voor de terminalheffingszone was het tarief 149,34 euro (2018: 155,21 euro).

De figuur op de volgende pagina geeft inzicht in de nationale en-route tarieven van een aantal West-Europese landen. Hieruit blijkt dat het Nederlandse tarief door de jaren heen nagenoeg stabiel is gebleven en tot 2020 een van de laagste van deze regio is.

Tariefbepaling

De tarieven van LVNL zijn onderwerp van consultatie met de stakeholders, worden jaarlijks bepaald en maken deel uit van het nationale tarief voor deze heffingszones. Zij zijn gebaseerd op de verwachte totale kosten voor luchtverkeersdienstverlening en de verwachte verkeersontwikkeling in de betreffende zones, rekening houdend met de nog te verrekenen resultaten uit voorgaande jaren.

En-route tarieven in West Europa per jaar



Jaarlijks wordt voor elke heffingszone een nationaal tarief per dienstverleningseenheid bepaald. De kostengrondslag voor de verschillende heffingszones bestaat uit de kosten van verschillende dienstverleners waarvan LVNL er één is. Andere dienstverleners zijn het KNMI, voor alle heffingszones, en het Maastricht Upper Area Control Centre- MUAC-voor de en-route heffingszone. De nationale tarieven worden jaarlijks gepubliceerd in de Staatscourant.

Prestatiesturing

Het Europese systeem van prestatiebesturing voorziet in een verdeling van financiële risico's tussen enerzijds de luchtvaartmaatschappijen en anderzijds de luchtverkeersdienstverleners. De prestatiebesturing schrijft voor dat de effecten van bepaalde risico's in de eerstvolgende referentieperiode verrekend moeten worden en effecten zoals inflatie en volume-effecten in N+2. Als gevolg van het verwachte volumescenario en kostenniveau in combinatie met de door de prestatiebesturing voorgeschreven verrekening van effecten uit voorgaande referentieperiodes en het volume- en inflatie-effect, kon de tot en met 2014 gehanteerde tariefstabilisatie niet langer worden gecontinueerd.

Toekomstige tariefontwikkeling

Het over 2018 en 2019 gerealiseerde positieve volumerisico ten opzichte van het performance plan RP-2 hebben mogelijk nog een positief effect op de tariefontwikkeling voor 2020 en 2021. Voor de toekomst wordt verwacht dat er sprake is van een stijging van de tarieven. Dit komt door de verwachting dat de kostengrondslag voor deze heffingszone toeneemt. Dit is onder meer het gevolg van het huidige investeringsprogramma, de ontwikkeling van de personeelskosten en de nog uit referentieperiode (RP-2) te verrekenen kostenstijgingen als gevolg van bijvoorbeeld sterk gestegen pensioenpremies.

Naast deze kostenstijging wordt er geen verkeergroei (in service units) verwacht om de kostenstijgingen te absorberen (realisatie 2019 is voor en-route en terminal iets lager dan 2018). Ten slotte is het niet zeker in hoeverre ook in de volgende referentieperiode nog sprake is van voor de gebruikers positieve financiële effecten van het systeem van prestatiebesturing naast de effecten uit 2018 en 2019.



I. BESTUURSVERSLAG

BESTUURSSTRUCTUUR





Bestuursverslag

Bestuursstructuur

Algemeen

LVNL is sinds 1 januari 1993 een zelfstandig bestuursorgaan -ZBO. Als ZBO legt LVNL over haar prestaties verantwoording af aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Het personeel is ambtenaar in de zin van de Ambtenarenwet.

LVNL hanteert de Code goed bestuur publieke dienstverleners als leidraad. In dit hoofdstuk doen we verslag over:

- De hoofdlijnen van onze bestuursstructuur, conform de principes van deze code.
- De belangrijkste wijzigingen in de bestuursstructuur in het verslagjaar.

Opvolging van bepalingen

In dit jaarverslag voldoen we aan de bepalingen in de Code goed bestuur publieke dienstverleners, met uitzondering van de bepalingen over de nevenfuncties van de leden van de raad van toezicht. Er wordt alleen opgave gedaan van de relevante nevenfuncties. Als relevant worden die functies beschouwd die substantieel tijd vergen van de leden van de raad en functies bij organisaties van waaruit een potentieel belangenconflict kan ontstaan. In het verslagjaar zijn geen nevenfuncties vervuld waarbij sprake was van een potentieel belangenconflict.

Bij LVNL zijn de door de Code goed bestuur publieke dienstverleners vereiste reglementen en procedures vastgesteld en van kracht. Voor de raad van toezicht zijn dit het Reglement van de raad van toezicht, inclusief gedragscode voor leden van de raad, de Profielschets van de raad van toezicht en het Rooster van aftreden. Op onze website lvnl.nl hebben wij de informatie ondergebracht die volgens de code publiek toegankelijk moet zijn.

Het LVNL-bestuur hanteert het Reglement inrichting en bedrijfsvoering LVNL (Bestuursreglement LVNL). Als ZBO legt LVNL verantwoording af over haar prestaties aan de minister van IenW, zoals dit is vastgelegd in de Regeling sturing en beleidsregels van en toezicht op Luchtverkeersleiding Nederland. Daarnaast beschikt LVNL over een Klachtenregeling en een Klokkenluidersregeling.

Om de veiligheids-, efficiëntie- en milieuaspecten van de primaire processen te bewaken, hebben we een bedrijfsmanagementsysteem ingericht.

Op basis van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) verplichting, die ook is opgenomen in Europese regelgeving, worden door het ministerie van IenW, in samenwerking met LVNL ten minste jaarlijks zogeheten 'stakeholder consultation meetings' georganiseerd. Doel van deze bijeenkomsten is het consulteren van de klant bij voorgenomen beslissingen die voor hem van belang zijn, dan wel de klant de mogelijkheid te geven ongevroegd advies te geven. Ook op FABEC-niveau vinden dergelijke consultaties plaats.

Tegenstrijdige belangen

In het verslagjaar hebben zich geen situaties voorgedaan waarbij sprake was van tegenstrijdige belangen van leden van de raad van toezicht of leden van het bestuur, zoals bedoeld in de Code goed bestuur publieke dienstverleners.

Wettelijke taken

De taken van LVNL zijn vastgelegd in de Wet luchtvaart. Volgens deze wet zijn wij verantwoordelijk voor:

- Het verlenen van luchtverkeersdiensten binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam.
- Het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten.
- Het verlenen van luchtvaartinlichtingendiensten en het uitgeven van luchtvaartpublicaties en kaarten.
- Het verzorgen of laten verzorgen van opleidingen voor luchtverkeersbeveiliging en het verlenen van luchtvaarnavigatiediensten.
- Het adviseren van de minister van IenW en de minister van Defensie over aangelegenheden op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging en het verlenen van luchtvaarnavigatiediensten.
- Het verrichten van andere bij of krachtens de Wet luchtvaart opgedragen taken.

LVNL kan de aan haar opgedragen taken in beginsel door derden laten verrichten. Ook kan zij deze werkzaamheden voor anderen uitvoeren, eventueel ook buiten Nederland.

Milieutaak

In het Luchthavenverkeerbesluit, een algemene maatregel van bestuur gebaseerd op de Wet luchtvaart, zijn regels voor route- en baangebruik vastgelegd waaraan LVNL moet voldoen. In hetzelfde besluit is ook de verantwoordelijkheid om de grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging na te leven vastgelegd. Het luchtverkeer afhandelen binnen deze grenswaarden is een gezamenlijke zorgplicht van LVNL, de luchtvaartmaatschappijen en de exploitant van de luchthaven Schiphol.

Raad van toezicht

De raad van toezicht ziet toe op de werkzaamheden van het bestuur en staat het bestuur met raad terzijde. De leden van de raad worden benoemd door de minister van IenW voor een periode van maximaal vier jaar en zijn eenmaal herbenoembaar voor een tijdvak van maximaal vier jaar.

Leden van de raad van toezicht op 31 december 2019

Wim Kuijken (1952), voorzitter
Datum eerste benoeming: 1 april 2019.
Benoemd tot: 31 maart 2023.

Relevante (neven)functies op 31 december 2019:

- Voorzitter raad van toezicht Amsterdam UMC.
- Voorzitter raad van toezicht het Kadaster.
- Lid raad van advies Nationaal park 'De Hoge Veluwe'.
- Decaan Leernetwerk Nederlandse School voor Openbaar Bestuur.
- Voorzitter raad van commissarissen De Nederlandsche Bank N.V.
- Voorzitter raad van toezicht The Hague Security Delta.
- Lid Instituutsadviesraad ASTRON.

Lodewijk Hijmans van den Bergh (1963)
Datum eerste benoeming: 1 oktober 2012.
Benoemd tot: 1 oktober 2020.

Relevante (neven)functies op 31 december 2019:

- Partner, De Brauw Blackstone Westbroek N.V. (hoofdfunctie).
- Voorzitter raad van commissarissen BE Semiconductor Industries N.V.
- Vice-voorzitter raad van commissarissen HAL Holding N.V.
- Voorzitter raad van toezicht Nederlands Kanker Instituut / Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis.
- Voorzitter bestuur Utrechts Universiteitsfonds.
- Voorzitter bestuur Fortino Capital Partners N.V.

Mel Kroon (1957)
Datum eerste benoeming: 1 september 2019.
Benoemd tot: 31 augustus 2023.

Relevante (neven)functies op 31 december 2019:

- Lid raad van commissarissen Koole Oil Terminals B.V.
- Voorzitter raad van commissarissen Attero B.V.
- Lid raad van commissarissen TKH Group N.V.
- Non-Executive Board Member Urenco Ltd & UCN B.V.
- Voorzitter raad van commissarissen Energyworx B.V.
- Lid raad van commissarissen KVSA B.V.
- Lid raad van advies Groenleven B.V.
- Voorzitter raad van advies Rijkswaterstaat.
- Adviseur Energie Drakestar/Improved B.V.
- Adviseur Mitsubishi Corporation.

Charlotte Insinger (1965)
Datum eerste benoeming: 1 maart 2012.
Benoemd tot: 1 maart 2020.

Relevante (neven)functies op 31 december 2019:

- Voorzitter raad van toezicht Staatsbosbeheer.
- Voorzitter raad van commissarissen Eneco NV.
- Lid raad van commissarissen Vastned Retail NV.
- Lid Raad van toezicht Hogeschool Rotterdam.
- Managing director Cerberus Global Investments BV.
- Non-executive director HAYA Real Estate S.A.U.
- Lid raad van commissarissen Mosadex Holding BV.

Alexander Schnitger

Eerste benoeming: 1 oktober 2017, benoeming op voordracht van de minister van Defensie
Benoemd tot: 1 oktober 2021

Relevante (neven)functies op 31 december 2019:

- Director Boeing International Government Services for Europe and Israel.
- Lid Raad van Commissarissen Business Park Avirolanda.
- Voorzitter Dutch Aviation Group.

Bestuur

Het bestuur is belast met de dagelijkse leiding van LVNL en vertegenwoordigt LVNL in en buiten rechte. Het bestuur volgt de principes van een collegiaal bestuur. Het geeft leiding aan de organisatie en de daarbinnen onderkende bedrijfsprocessen.

Op voordracht van de raad van toezicht worden de leden van het bestuur benoemd door de minister van IenW, voor een periode van maximaal vijf jaar. Herbenoeming kan voor een periode van maximaal vijf jaar plaatsvinden.

Leden van het LVNL-bestuur op 31 december 2019

Michiel van Dorst (1969)
Chief Executive Officer (CEO), voorzitter van het bestuur.
Datum eerste benoeming: 1 mei 2016.

Relevante nevenfuncties op 31 december 2019:

- Vice voorzitter raad van toezicht Oogziekenhuis Rotterdam (vanaf 22 mei 2018).
- Lid Adviescommissie Luchtverkeer NLR.

Marlou Banning (1962)
Chief Financial Officer (CFO), bestuurslid.
Datum eerste benoeming: 8 augustus 2016.

Relevante nevenfuncties op 31 december 2019:

- Lid raad van commissarissen CANSO BV.
- Bestuurslid Stichting Graaf Carel van Lynden (100 procent eigenaar Keukenhof Holland).
- Lid raad van toezicht World Press Photo.

Taakverdeling

De taakverdeling tussen de bestuurders is vastgelegd in het Bestuursreglement LVNL. De bestuursleden zijn samen verantwoordelijk voor de taken zoals vastgelegd in de Wet luchtvaart. De voorzitter van het bestuur heeft een bijzondere positie. Onverlet de principes van collegiaal bestuur is hij de eerst aangesprokene voor de resultaten en de algemene gang van zaken binnen LVNL.

Managementteam LVNL - MT -LVNL

Voor uitvoering van de verantwoordelijkheid van het bestuur - zoals hiervoor beschreven - en de aansturing van de dagelijkse bedrijfsvoering, voert het bestuur periodiek overleg met het managementteam (MT). In dit overleg wordt organisatiebrede informatie ten behoeve van besluitvorming door het bestuur uitgewisseld. Ook wordt het MT over, door, of namens het bestuur te nemen besluiten, geraadpleegd.

Leden van het managementteam op 31 december 2019

- **Jurgen van Avermaete**
General Manager Procedures.
- **Maartje van der Helm**
Head of Strategy & Capacity Management.
- **Marcel Bakker**
General Manager Systems & Infrastructure.
- **Hans-Peter Spies**
General Manager Regional Unit.
- **José Daenen**
Director Operations.
- **Daan Thijssen**
Manager Operational Risk Management.
- **Ad van Haaren**
General Manager Human Factor.
- **Olivia Winkelman**
Manager Human Resources.

Ondernemingsraad

De ondernemingsraad (OR) wordt gevormd en gekozen door de LVNL-medewerkers. De zittingsperiode van de leden van de OR is drie jaar. Medewerkers moeten minimaal een half jaar bij LVNL in dienst zijn om te mogen stemmen. Kandidaten voor de ondernemingsraad moeten minimaal een jaar in dienst zijn.

De OR komt op voor de collectieve belangen van de medewerkers door overleg te voeren met het LVNL-bestuur over het beleid en het functioneren van de organisatie. Daarnaast heeft de OR het recht het LVNL-bestuur te adviseren over onder meer belangrijke wijzigingen in de organisatiestructuur van LVNL en belangrijke investeringen of belangrijke wijzigingen van technologische voorzieningen. De OR heeft recht van instemming bij bepaalde besluiten op het gebied van sociaal beleid.

Verder kan de raad op grond van het initiatiefrecht het bestuur ongevraagd advies geven over onderwerpen die de organisatie aangaan.

In aanvulling op de reguliere overlegvergaderingen besprak de OR in 2019 tweemaal de algemene gang van zaken binnen LVNL met het bestuur. Beide bijeenkomsten werden bijgewoond door een afgevaardigde van de raad van toezicht.

Leden van de ondernemingsraad op 31 december 2019

- Frédérique Fit, voorzitter
- Bert Rolvink, vicevoorzitter
- Theo Hoogeboom, secretaris
- Bertan Kuipers (lid dagelijks bestuur)
- Erik Dalmolen
- Ricardo ter Bruggen
- Erna Ikelaar
- Anil Jankipersad
- Martin Polman
- Alex de Meer
- Eliane Scholtens
- Sylvia Vial
- Marloes Wildeman

I. BESTUURSVERSLAG

In control statement





Bestuursverslag In control statement

Het bestuur is verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering van LVNL en de opzet en werking van de op LVNL toegesneden interne risicobeheersings- en controlesystemen. Deze systemen zijn ingericht om significante risico's te beheersen en om de realisatie van operationele en financiële doelstellingen te waarborgen. De interne risicobeheersings- en controlesystemen van LVNL kunnen echter geen absolute zekerheid bieden tegen het niet realiseren van de doelstellingen van de organisatie. Noch kunnen deze systemen alle onjuistheden van materieel belang, verlies en fraude geheel voorkomen.

LVNL hanteert de Code goed bestuur publieke dienstverleners van de Handvestgroep Publiek Verantwoorden als leidraad. LVNL voldoet aan de bepalingen van deze code met uitzondering van de aan het lidmaatschap verbonden bepaling met betrekking tot de uitvoering van een openbare toets op de invulling van de principes uit het handvest door een publieke dienstverlener, lid van de Handvestgroep. In dit in control statement licht het bestuur op hoofdlijn toe op welke manier invulling is gegeven aan de verantwoordelijkheid voor de bedrijfsvoering en risicobeheersing en welke conclusie het bestuur verbindt aan de effectiviteit daarvan.

De opzet en werking van ons managementsysteem monitoren wij continu, onder meer met externe en interne audits. LVNL is NEN-EN-ISO-9001:2015 gecertificeerd en beschikt over een certificaat met betrekking tot de gemeenschappelijke eisen voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Onze overtuiging dat ons managementsysteem doeltreffend en toereikend is, is onder meer gebaseerd op deze certificaten. In 2019 is onze interne beheersing van de administratieve organisatie en auditing versterkt door de uitvoering van een verbetertraject. In 2020 zal dit een vervolg krijgen, onder meer met de invoering van een internal control framework voor de financiële processen.

Als tariefgestuurde ZBO hechten wij aan financiële transparantie jegens onze gebruikers, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere stakeholders. Door de toepassing van het

door het ministerie goedgekeurde kostenallocatiemodel is de juiste toerekening van kosten aan de verschillende heffingszones gewaarborgd. Het bestuur heeft op kwartaalbasis verantwoording afgelegd aan het ministerie over de (niet-) financiële prestaties van LVNL. In 2019 heeft consultatie van de stakeholders plaatsgevonden onder meer met betrekking tot de financiële gang van zaken en de tariefprojecties 2020 (Bestuur: REF-16 en 16A).

In 2019 is op regelmatige basis in de vergaderingen van het bestuur de effectiviteit van het systeem van interne besturing beoordeeld. Onze planning- & controlcyclus voorziet in reguliere vergaderingen van het bestuur en de leden van het managementteam waarin verantwoordingsrapportages over de doelrealisatie, financiële bedrijfsresultaten, (strategische) risicoanalyses, resultaten van in- en externe audits en de voortgang van strategische/grote projecten of initiatieven ter verbetering van de bedrijfsvoering worden besproken.

In overeenstemming met de aard van onze onderneming en het belang van onze dienstverlening besteedt het bestuur - in aanvulling op de financiële bedrijfsvoering - nadrukkelijk aandacht aan de kwaliteit van onze dienstverlening. De operationele prestaties ten aanzien van onder meer veiligheid, efficiency en milieu, voldoen op een enkele uitzondering na aan gestelde normen. De in 2019 bereikte prestaties en ontplooiende activiteiten sluiten aan bij onze corporate visie en hebben een positieve bijdrage



geleverd aan het behalen van onze strategische doelstellingen. Van onze topprojecten werden er in 2019 drie afgerond:

- Modernisering Toren Schiphol.
- Nieuwbouw Polaris.
- Luchtverkeersleiding op Lelystad Airport.

Wij hebben de prioriteitstelling binnen onze projectportfolio periodiek geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. De uitkomsten hiervan zijn gecommuniceerd met onze medewerkers en stakeholders. Onze topprojecten voor de komende periode zijn:

- Nieuw luchtverkeersleidingssysteem iCAS.
- Voldoende luchtverkeersleiders om naast operationele inzet ook voldoende expertise zeker te stellen voor onze projecten.
- Optimalisatie luchtruim zuidwest Nederland - sector 3.
- Recategorisatie EU-Time Based Separation - RECAT-TBS.

In aanvulling op deze topprojecten staan de volgende onderwerpen eveneens hoog op de attentielijst van het bestuur:

- Het integreren van de civiele en militaire luchtverkeersleiding in één ATM-bedrijf.
- Het verplaatsen van de toren- en approachdienstverlening van de luchthavens Beek en Eelde naar Schiphol.
- De bijdrage van LVNL aan de herziening van het Nederlandse luchtruim.

In het kader van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen wordt het functioneren van LVNL elke vijf jaar geëvalueerd. In september 2019 werd het rapport van de evaluatie over de periode 2013-2018 door adviesbureau Andersson Elffers Felix aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat opgeleverd.

Uit de evaluatie blijkt dat LVNL in de onderzochte periode onverminderd de publieke taken rondom luchtverkeersdienstverlening doelmatig uitvoert, zich inspant om de prestaties te blijven verbeteren en investeert om dit ook in de toekomst te kunnen blijven doen. AEF constateert dat LVNL een positieve transitie heeft ingezet naar een meer open, flexibele en extern georiënteerde organisatie. De relatie en samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en LVNL is volgens AEF de afgelopen jaren verbeterd. LVNL gaat aan de slag met de aanbevelingen om de uitvoering van onze wettelijke taak en de samenwerking met onze opdrachtgever en eigenaar nog verder te verbeteren.

Als organisatie waar veiligheid centraal staat besteden wij veel aandacht aan het risicomanagement. Dat beperkt zich niet alleen tot het primaire proces of het veiligheidsaspect. Het heeft betrekking op de volle breedte van onze organisatie, waarbij wordt gekeken naar zowel interne als externe ontwikkelingen die een bedreiging kunnen vormen voor de continuïteit van de organisatie, de kwaliteit van de bedrijfsvoering en de realisatie van doelstellingen en ambities. Onze Governance, Risk and Compliance Board speelt hierin een belangrijke rol en is verantwoordelijk voor het strategisch risicomanagement van LVNL en het bewaken van de opvolging van de bevindingen en aanbevelingen van in- en externe audits, aanbevelingen uit voorvallenonderzoek en evaluaties van storingen. De verantwoordelijkheid voor het beheersen van elk van de geïdentificeerde risico's en het treffen van de gedefinieerde beheersingsmaatregelen is eenduidig georganiseerd.

Op grond van onze actuele risicoanalyse zijn de belangrijkste risico's:

Risicocategorie	Risico-omschrijving	Bereidheid	Gewicht
1. Personeel	Onvoldoende resultaat opleiden verkeersleiders en inefficiënt vakbekwaam houden van ratinghouders.	Laag	Hoog
2. Stakeholders	Imago- en economische schade bij een grote reductie in afhandelingscapaciteit als gevolg van calamiteiten.	Laag	Hoog
3. Personeel	LVNL is onvoldoende in staat in de toekomst goed te functioneren door het onvoldoende ontwikkelen van dan benodigde competenties bij managers en medewerkers.	Laag	Hoog
4. Veiligheid	ATC-incidenten of ongevallen op de grond en in de lucht.	Laag	Hoog
5. Stakeholders	Onvoldoende een beeld hebben van onze omgeving, inclusief belangen en wensen van stakeholders.	Laag	Hoog
6. Operationeel	Verstoringen met impact op capaciteit en imago door implementatie van major changes zoals torenverbouwing, EFS, iCAS.	Laag	Hoog
7. Bedrijfsvoering	Onverwachte bijsturingen zijn nodig door onvoldoende risicomanagement voor een project als geheel (als aanvulling op de huidige mens-machine-procedure risico's per zuil).	Laag	Hoog
8. Bedrijfsvoering	Het niet (tijdig) kunnen afmaken van grote projecten (investeringen) omdat onvoldoende resources (geld en mensen) beschikbaar zijn.	Laag	Hoog

Een toelichting op de risico's staat in het hoofdstuk efficiëntie en kwaliteitszorg, onder risicomangement.

LVNL heeft de ambitie om de veiligste luchtverkeersdienstverlener ter wereld te zijn. In 2019 is het aantal incidenten op start- en landingsbanen gelijk gebleven op 30. Verder vonden twee ongevallen plaats met materiële schade aan de betrokken vliegtuigen. In beide gevallen gebeurde dit tijdens het terugduwen van vliegtuigen vanaf de parkeerposities. Wij blijven ons inspannen het aantal incidenten af te doen nemen. Vanuit de overtuiging dat de veiligheid niet beperkt is tot de grenzen van LVNL werken wij hierin nadrukkelijk samen met onze sectorpartijen aan een Integral Safety Management System (ISMS). In aanvulling op de aandacht voor de grondincidenten geldt vanzelfsprekend ook dat de veiligheidsrisico's in de lucht onze maximale aandacht krijgen, onder meer door zeker te stellen dat er altijd sprake is van voldoende separatie in de vluchtafhandeling.

Het financiële resultaat over 2019 is lager dan begroot, vooral door het effect van een voorziening die LVNL heeft getroffen in verband met de juridische procedures in relatie tot Chipshol en een eenmalige hogere reservering voor ambtsjubilea als gevolg van een verandering in waarderingsgrondslagen. Zonder deze bijzondere posten is het resultaat over 2019 in lijn met de begroting. Met het oog op de effectieve inzet van het vermogen in relatie tot het risicoprofiel van LVNL en het beleid ten aanzien van de tarieven voert het bestuur overleg met het ministerie over de omvang van het vermogen en bestemmingsmogelijkheden daarvan.

ICT is een belangrijke component in onze primaire bedrijfsprocessen. De continuïteit van gegevensverwerking en beveiliging van de systemen zijn van groot belang voor de continuïteit en kwaliteit van onze bedrijfsvoering. Op grond van artikel 41, lid 1 van de Kaderwet ZBO moet LVNL zorgdragen voor de nodige technische en organisatorische voorzieningen ter beveiliging van haar gegevens tegen verlies of aantasting en tegen onbevoegde kennisneming, wijziging en verstrekking van die gegevens. Gezien het belang van het thema information security heeft dit onderwerp de directe aandacht van het bestuur, worden risico's op dit gebied nauwlettend gemonitord en beheersmaatregelen waar nodig, bijvoorbeeld in de vorm van technische voorzieningen, risk assessments of aanscherpingen van beleid, versterkt. Information

security verdient continue aandacht zowel op technisch en procedureel vlak. Ook de bewustwording van onze medewerkers van de risico's en de zorgvuldigheid die in deze betracht dient te worden heeft de volle aandacht van het bestuur.

Klantwaardingsonderzoeken worden door LVNL op regelmatige basis uitgevoerd. Het laatste onderzoek is in 2018 gedaan. Uit de 29 interviews afgenomen door een onafhankelijke onderzoeker blijkt dat het totaalbeeld van LVNL positief is. Dit neemt niet weg dat er waardevolle aanbevelingen voor verbetering zijn gegeven. Daarmee zijn we in 2019 gestart en met dezelfde inzet gaan we in 2020 verder. In 2021 voeren wij weer een klantwaardingsonderzoek uit.

In oktober 2019 is een medewerkertevredenheidsonderzoek (MTO) uitgevoerd. Het bevatte vragen over thema's zoals: purpose, communicatie, samenwerking, werkdruk en leiderschap. Het aantal respondenten was met 69 procent iets lager dan in 2017, toen de respons op 72,1 procent lag. Gemiddeld gaven de medewerkers werkplezier - tevredenheid over de organisatie en baantevredenheid - een goede score: 7,5 (2017: 7,4). Genoemde pluspunten waren: trots op de organisatie, loopbaanmogelijkheden, duidelijkheid over doelstellingen van de organisatie, prettig voelen op de werkplek en tijdig informeren over belangrijke zaken.

Alles overziende is het bestuur van mening dat het geïmplementeerde systeem van interne besturing van LVNL mede met behulp van de interne risicobeheersings- en controlesystemen in 2019 effectief is geweest en een redelijke mate van zekerheid geeft dat de kwaliteit van de bedrijfsvoering goed is en de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat.

Schiphol, 23 april 2020.

Michiel van Dorst
CEO / voorzitter bestuur

&

Marlou Banning
CFO / bestuurder

17:52:27

06R	06L	06C	06D
RD08	RD09	RD10	RD11
RD24	RD25	RD26	RD27
VOR	DME	DME	OA
SPL	FRT	WP	NV
AMS	FRO	CH	PS
SPY		RR	ROT
PAM		STD	
RTM			
HDR			
HSD			

118.100	119.225	118.950	281.850	118.275
AD TR	AD RC	PRZ VOTE		
ES TX	ES TX	ES TX		
EN ATB	EN ATX			

#36L 06#

36R#

04 04#

PLM	PLM	PLM
PLM	PLM	PLM
PLM	PLM	PLM



APR1440 1800 LTPD 00 CHN APR 099 ARI 036
 COB 0321 425 0200 H... 3- APR 010 RLP 036
 APR1440 MXT KNNI
 17.52.27

36C 108.75

MAPS APP	COR	UCO	HDC	EFL	SPD	REL	COR
----------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

I. BESTUURSVERSLAG

Bericht van de raad van toezicht





Bestuursverslag

Bericht raad van toezicht

Dit jaarverslag komt tot stand in een tijd waarin de wereld in de greep is van de coronapandemie. Net als iedereen houden wij, leden van de raad van toezicht, de toestand in de wereld scherp in de gaten. Ook de luchtvaartsector heeft zwaar te lijden. Wij zien echter ook dat het LVNL-bestuur, het managementteam en de medewerkers, alles in het werk stellen om de organisatie draaiend en de dienstverlening op peil te houden.

Wij zijn blij dat daarbij het welzijn van de medewerkers, naast de luchtvaartveiligheid, voorop staat. Het neemt niet weg dat de verkeerscijfers zorgwekkend zijn en de financiële gevolgen en de onzekerheid groot. De consequenties zijn op dit moment nog niet volledig te overzien. Hierover hebben wij nauw contact met het bestuur van LVNL.

Raad van toezicht vergaderingen

Bijeenkomsten	
Volledige raad	5
Commissies raad	Ieder tenminste 5, ter voorbereiding van raadsvergaderingen en/of advisering van de raad
Voorzitter raad van toezicht en LVNL-bestuur	Op regelmatige basis over lopende zaken
Voorzitter raad van toezicht, ondernemingsraad en LVNL-bestuur	2, over algemene gang van zaken
Delegatie raad, LVNL-bestuur en ministerie	2

Veiligheid

De veiligheidscommissie vergadert voorafgaand aan de reguliere raadsvergaderingen. Onderwerpen die aan de orde komen zijn de interne veiligheidsrapportages, de rapportages van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), de inrichting en werking van het veiligheidsmanagementsysteem en de verbeteringen van dit systeem. De commissie wordt adequaat door het bestuur geïnformeerd over de veiligheidsprestaties en relevante ontwikkelingen met betrekking tot het safety management systeem. We volgen de voortgang en status van de voorvallenonderzoeken, de resultaten en de verbetermaatregelen die LVNL naar aanleiding daarvan neemt. Dat geldt ook voor de rapportages van externe onderzoeken.

We stellen vast dat LVNL op zorgvuldige en transparante manier werkt aan de voortdurende verbetering van de veiligheid in het algemeen en aan de strikte opvolging van het voorvallenonderzoek in het bijzonder. Ook wordt in voldoende mate aandacht besteed aan het veiligheidsbewustzijn van leidinggevend en medewerkers. Waardering is er voor de transparante externe communicatie

over veiligheidsprestaties en voorvallen. De raad onderschrijft de toegevoegde waarde van de samenwerking van LVNL met Amsterdam Airport Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen in het Integral Safety Management System (ISMS) voor Schiphol en de verbeterprogramma's die daar op de roadmap staan.

Risicomanagement

We constateren dat het bestuur in het verslagjaar verdere stappen heeft gezet in de professionalisering van het risicomanagement. De voortgang op gedefinieerde beheersmaatregelen en de effectiviteit van deze maatregelen wordt zorgvuldig gemonitord en waar dit nodig is worden aanvullende maatregelen gedefinieerd. De verantwoordelijkheid voor het beheersen van elk van de geïdentificeerde risico's en het treffen van de gedefinieerde beheersingsmaatregelen is eenduidig georganiseerd.

Belangrijkste resultaten

Wij concluderen dat het bestuur adequaat uitvoering heeft gegeven aan de ambitie en beoogde doelstellingen. Het bestuur heeft daarmee in 2019 een aantal belangrijke resultaten bereikt waaronder:

- De levering van veilige en efficiënte luchtverkeersdienstverlening, binnen de gestelde kaders vanuit de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol.
- De levering van veilige en efficiënte luchtverkeersdienstverlening op de luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport.
- De introductie van luchtverkeersleiding op de luchthaven Lelystad Airport, waarmee LVNL klaar is voor het moment dat de overheid besluit de luchthaven open te stellen voor groot handelsverkeer.
- De succesvolle verbouwing van de verkeersstorens op de luchthaven Schiphol, inclusief de introductie van Electronic Flight Strips.

- De realisatie van een nieuw gebouw - Polaris - dat als volwaardige contingency faciliteit, testfaciliteit en opleidingscentrum gaat worden gebruikt.
- Een herijking van de LVNL-visie en -strategie, waarbij wordt ingezet op waardecreatie voor Nederland, klanten en partners van LVNL, evenals op vergroting van de snelheid van innovatie
- De naleving van alle toepasselijke wet- en regelgeving.

In 2019 werd duidelijk dat het iCAS-project één jaar vertraging oploopt. LVNL is in afstemming met DFS en de leverancier gekomen tot een voor LVNL acceptabele nieuwe planning. Door een onafhankelijke partij is een pre-mortem risicoanalyse opgesteld, als een verdieppingsslag van de risicoanalyse van het programma. De nieuwe planning is robuust en stabiel en bevat garanties om zeker te stellen dat er geen nieuw uitstel nodig is.

Het programma 1ATM is veelomvattend, met zowel een financiële als personele impact op de organisatie. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan iCAS en de luchtruimherziening. Het is van belang dat de samenhang en risico's van deze drie grote, ingrijpende activiteiten in kaart worden gebracht. Daarbij moet er speciale aandacht zijn voor intensieve betrokkenheid van het personeel, cultureel onderscheid, verschillen in arbeidsvoorwaarden, continuïteit van de bedrijfsvoering gedurende het integratietraject en de governance structuur op directieniveau tussen Defensie en LVNL.

Financiën

De raad is zich bewust van het negatieve financiële resultaat over 2019. Dit resultaat is acceptabel vanwege het aantal projecten waar LVNL aan werkt en het feit dat het negatieve resultaat voor het grootste deel wordt veroorzaakt door N+2 effecten van uitkeringen uit het egaliseringsreserve die ten goede komen aan de luchtvaartmaatschappijen. Wij hebben het bestuur wel gevraagd om inzage te geven hoe hiermee in de toekomst wordt omgegaan en aangegeven niet teveel in te teren op de reserves. We hebben als raad in het vierde kwartaal van 2019 ingestemd met de begroting voor 2020.

Daarnaast volgen wij de ontwikkelingen rondom het juridische dossier Chipshol op de voet en zijn in afwachting van de uitkomst van het hoger beroep dat op 7 februari 2020 door Chipshol is ingesteld tegen het vonnis dat de voorzieningenrechter heeft uitgesproken op 22 januari 2020.

Medewerkers

De Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (WNRA) heeft met ingang van 1 januari 2020 geleid tot omzetting van de ambtelijke aanstelling van het personeel van LVNL in een privaatrechtelijke arbeidsovereenkomst. Het LVNL-bestuur heeft de omzetting beleidsneutraal vormgegeven. De raad heeft toestemming gegeven om de arbeidsvoorwaarden en de -bundel per 1 januari 2020 vast te stellen.

LVNL is voornemens de toren- en naderingsverkeersleiding van de luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport uit te voeren vanuit een centralised base op Schiphol-Oost. De inzet van de innovatieve remote tower technologie is een kans om de klanten op de regionale luchthavens zo efficiënt mogelijk te voorzien van een hoogkwalitatief product op maat en een stap naar een verdere digitalisering van de luchtverkeersleiding. Wij onderkennen echter ook dat de verhuizing van de dienstverlening naar Schiphol-Oost een grote impact heeft op de persoonlijke levens van de medewerkers die op één van beide luchthavens hun functie vervullen. We vertrouwen erop dat het bestuur in samenspraak met de vakbonden en hun leden komen tot een aanvaardbaar pakket van afspraken hierover.

Samenstelling van de raad

Op 1 april 2019 is Wim Kuijken als voorzitter van de raad van toezicht benoemd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In de periode tussen 1 januari en 1 april 2019 heeft Pieter van Geel de taak als waarnemend voorzitter uitgevoerd. Op 1 september 2019 trad Mel Kroon toe tot de raad. Hij vulde de vacature in die na het vertrek van Pieter van Geel is ontstaan. Op 1 maart 2020 hebben we Fieke van der Lecq in ons midden verwelkomd. Zij is de opvolger van Charlotte Insinger die sinds 2012 zitting had in de raad.

Wij zijn zowel Charlotte als Pieter dankbaar voor de manier waarop zij tijdens hun acht jaar durende lidmaatschap van de raad van toezicht hun rol hebben vormgegeven.

Functioneren van de raad

De raad van toezicht heeft zijn eigen functioneren beoordeeld. De leden voldoen aan de onafhankelijkheidsvereisten zoals vermeld in de Code goed bestuur publieke dienstverleners. Naast de onafhankelijke leden heeft een vertegenwoordiger van de minister van Defensie zitting in de raad. We geven ons volledig en voortdurend rekenschap van onze wettelijke taken en evalueren periodiek de doelmatigheid van ons functioneren. De leden van de raad zijn slechts incidenteel afwezig geweest bij raadsvergaderingen. De werkwijze van de raad van toezicht is vastgelegd in een reglement dat voldoet aan de relevante regelgeving en functioneert dienovereenkomstig.

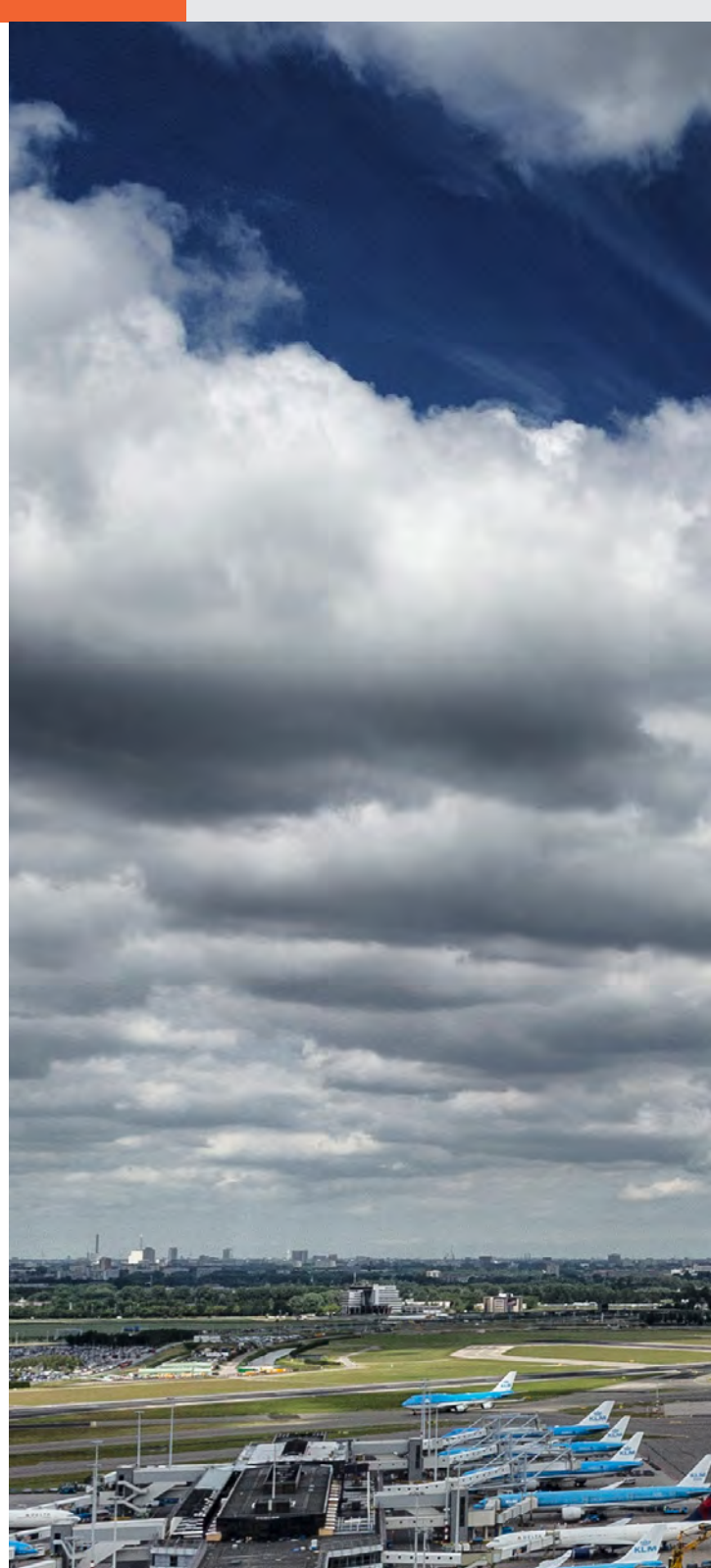
Functioneren van het LVNL-bestuur

In de vergaderingen met de raad van toezicht legt het bestuur verantwoording af over de prestaties en de bedrijfsvoering. De raad heeft een benoemings- en remuneratiecommissie, een veiligheidscommissie, een audit committee en een commissie die specifiek toezicht houdt op de voortgang van het programma iCAS en het project Polaris. De benoemings- en remuneratiecommissie heeft de leden van het bestuur individueel beoordeeld.

Tot slot

De raad van toezicht heeft kennis genomen van de door het bestuur vastgestelde jaarverslag en de jaarrekening 2019 en stemt in met de inhoud daarvan. De raad constateert dat over 2019 een goedkeurende controleverklaring van de onafhankelijke accountant is verkregen en heeft kennis genomen van de bevindingen van de onafhankelijke accountant.

Schiphol, 23 april 2020



De raad van toezicht

Wim Kuijken, voorzitter
Lodewijk Hijmans van den Bergh
Mel Kroon
Fieke van der Lecq
Alexander Schnitger





II. JAARREKENING 2019



Inhoudsopgave jaarrekening

Overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten	94
Balans	95
Mutatieoverzicht van het eigen vermogen	96
Kasstroomoverzicht voor 2019	97
Toelichting op de jaarrekening	98
Toelichting op de exploitatierekening	110
Toelichting op de balans	116



Overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	2019	2018
Voortgezette activiteiten			
Omzet	9	200.615	208.745
Overige opbrengsten	10	24.216	19.376
Bedrijfsopbrengsten		224.831	228.121
Personeelskosten	11	170.766	151.594
Afschrijvingen	12	19.045	13.798
Algemene kosten	13	67.355	57.322
Bedrijfslasten		257.166	222.714
Exploitatieresultaat		-32.335	5.407
Financieringsbaten	14	72	62
Financieringslasten	14	1.490	1.120
Netto financieringslasten		1.418	1.058
Resultaat uit voortgezette activiteiten		-33.753	4.349
Niet gerealiseerde resultaten		-	-
Totaal gerealiseerde en niet gerealiseerde resultaten over het boekjaar		-33.753	4.349
Resultaat toe te rekenen aan:		2019	2018
Bestemmingsfonds		-16.938	2.831
Egalisatiereserve		-16.815	1.518
Totaal gerealiseerde en niet gerealiseerde resultaten over het boekjaar		-33.753	4.349

Balans

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	2019	2018
Activa			
Immateriële vaste activa	15	-	100
Materiële vaste activa	16	235.133	191.116
Gebruiksrechten	17	59.661	-
Totaal vaste activa		294.794	191.216
Vorderingen	18	61.060	83.425
Geldmiddelen en kasequivalenten	19	2.565	19.806
Totaal vlottende activa		63.625	103.231
Totaal activa		358.419	294.447
Passiva			
Eigen vermogen	20	71.030	104.783
verplichtingen			
Leningen en overige financieringsverplichtingen	21	80.029	50.405
Leaseverplichtingen	17	47.716	-
Vooruit ontvangen baten	22	34.056	37.869
Verplichtingen inzake personeelsbeloningen	23	33.636	29.503
Voorzieningen	24	-	-
Totaal langlopende verplichtingen		195.437	117.777
Leningen en overige financieringsverplichtingen	21	8.376	8.122
Leaseverplichtingen	17	3.836	-
Vooruit ontvangen baten	22	9.307	702
Verplichtingen inzake personeelsbeloningen	23	4.337	3.920
Voorzieningen	24	9.500	-
Handels- en overige schulden	25	56.596	59.143
Totaal kortlopende verplichtingen		91.952	71.887
Totaal passiva		358.419	294.447

Mutatieoverzicht van het eigen vermogen

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	Bestemmingsfonds	Egalisatiereserve	Totaal
Saldo per 1 januari 2018		69.327	31.107	100.434
Resultaat uit voortgezette activiteiten		2.831	1.518	4.349
Niet gerealiseerde resultaten		-	-	
Saldo per 1 januari 2019		72.158	32.625	104.783
Resultaat uit voortgezette activiteiten		-16.938	-16.815	-33.753
Niet gerealiseerde resultaten		-	-	-
Saldo per 31 december 2019	20	55.220	15.810	71.030

Kasstroomoverzicht over 2019

(bedragen in € 1.000.000)	2019	2018
Ontvangsten heffingen en-route	136,0	141,7
Ontvangsten heffingen terminal	62,0	63,9
Ontvangsten heffingen NSAA	2,7	2,0
Overige ontvangsten	16,2	20,6
Ontvangsten uit operationele activiteiten	216,9	228,2
Betalingen personeel	-163,2	-154,7
Betalingen verzekeringen	-1,2	-1,2
Betalingen leveranciers	-72,9	-46,4
Betalingen uit operationele activiteiten	-237,3	-202,3
Ontvangsten MUAC-heffingen en-route	49,0	49,5
Betalingen EUROCONTROL	-42,6	-38,3
Betalingen NSA	-2,4	-1,7
Ontvangsten KNMI-heffingen NSAA	0,4	0,3
Betalingen KNMI	-0,3	-0,4
Kassiersfunctie luchtverkeersdienstverlenings-activiteiten in nationaal luchtruim door derden	4,1	9,4
Netto kasstroom uit operationele activiteiten	-16,3	35,3
Investerings in materiële vaste activa	-65,6	-62,3
Desinvesterings in materiële vaste activa	0,0	0,0
Betalingen en ontvangsten joint ventures	-0,3	-0,3
Netto kasstroom uit investeringsactiviteiten	-65,9	-62,6
Opname lange termijn leningen	65,0	0,0
Aflossing lange termijn leningen	-8,1	-8,2
Rente lange termijn leningen	-1,1	-1,3
Ontvangen subsidies	9,2	1,2
Netto kasstroom uit financieringsactiviteiten	65,0	-8,3
Totaal netto toe-/afname kasstromen	-17,2	-35,6
Beginstand geldmiddelen en kasequivalenten	19,8	55,4
Totaal netto toe-/afname kasstromen	-17,2	-35,6
Eindstand geldmiddelen en kasequivalenten	2,6	19,8

Voor verdere toelichting zie paragraaf 29 Toelichting op het kasstroomoverzicht.

Toelichting op de jaarrekening

1. Verslaggevende entiteit

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is statutair gevestigd aan het Stationsplein Zuid West 1001 te Schiphol in Nederland. Bij wet is LVNL, voorheen Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB), met ingang van 1 januari 1993 opgericht. LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) met rechtspersoonlijkheid. LVNL is bij de Kamer van Koophandel geregistreerd onder nummer 34367959. Kernactiviteit is het verlenen van luchtverkeersdiensten, zodanig dat het luchtverkeer op een veilige en efficiënte manier wordt afgehandeld binnen de gestelde milieuriichtlijnen. In de Wet luchtvaart zijn alle taken van LVNL vastgelegd. Daaronder vallen onder meer het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten, het verlenen van luchtvaartinlichtingendiensten, het uitgeven van luchtvaartpublicaties en -kaarten en het verzorgen of doen verzorgen van opleidingen ten behoeve van luchtverkeersbeveiliging.

De raad van toezicht heeft op 23 april 2020 ingestemd met de jaarrekening. De jaarrekening wordt gepubliceerd nadat de minister de jaarrekening heeft goedgekeurd.

De jaarrekening van LVNL over 2019 omvat de joint ventures Stichting Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol en Stichting Bewonersaanspreekpunt Schiphol.

Met deze jaarrekening legt LVNL als ZBO verantwoording af over haar prestaties aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat zoals dit is vastgelegd in de Regeling sturing van en toezicht op Luchtverkeersleiding Nederland. Deze jaarrekening is uitsluitend geschikt voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat en kan derhalve niet voor andere doeleinden worden gebruikt. De minister heeft de beslissingsbevoegdheid met betrekking tot de begroting en de tarieven van LVNL.

Basis voor presentatie

2. Overeenstemmingsverklaring

In artikel 12 lid 1 van de EG-verordening Nr 550/2004 van het Europees parlement en de Raad betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijke Europees luchtruim (zogenoemde luchtvaartnavigatiedienstenverordening) is het volgende vastgelegd:

“Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten, ongeacht hun

eigendomsstructuur of rechtsvorm, hun jaarrekeningen opstellen, aan een onafhankelijke accountantscontrole onderwerpen en publiceren. Deze jaarrekeningen moeten voldoen aan de door de Gemeenschap goedgekeurde internationale standaarden voor jaarrekeningen (lees: EU-IFRS). Wanneer deze jaarrekeningen vanwege juridische status van de dienstverlener niet volledig aan de internationale standaarden voor jaarrekeningen kunnen beantwoorden, streeft de betrokken dienstverlener ernaar zoveel mogelijk aan deze standaarden te voldoen.”

In overleg en afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft LVNL de reikwijdte van de implementatie van Verordening 550/2004 van het Europees parlement en de Raad beperkt. Deze beperking heeft betrekking op de reikwijdte van IAS 19 en IAS 19R. In de brief gedateerd op 5 februari 2015 heeft het ministerie ingestemd om de reikwijdte van de IAS 19 als volgt te beperken:

- In de brief is het volgende vastgelegd met betrekking tot de niet-afgefinancierde opgebouwde FLNA-rechten. Het ministerie heeft aangegeven dat deze niet-afgefinancierde opgebouwde FLNA-rechten moeten worden toegelicht onder de niet in de balans opgenomen verplichtingen, derhalve kan worden afgezien van het treffen van een voorziening. Voor een uitgebreidere toelichting over de hoogte van de verplichtingen, zie toelichting 27 Niet in de balans opgenomen verplichtingen.
- Er is bepaald dat wordt afgezien van het toepassen van het direct verwerken van de actuariële winsten en verliezen van een toegezegde pensioenregeling (DB-regeling) in het eigen vermogen. De actuariële resultaten worden dus verwerkt in de exploitatiekosten onder de personeelskosten.

Belangrijkste reden om de reikwijdte te beperken is ingegeven vanuit de regelgeving over de prestatiesturing. In deze regelgeving is aangegeven dat alle kosten verantwoord moeten worden in de kosten van de heffingszones. Vanuit deze vastgestelde kosten wordt namelijk het tarief berekend. Jaarlijks moeten op basis van de vastgestelde kosten (begroting) vanuit de prestatiesturing en werkelijke kosten de controllabele en uncontrollabele kosten worden bepaald, zodat op basis daarvan de resultaatbestemming bepaald kan worden voor het betreffende jaar. Wanneer kosten nu direct via het eigen vermogen zouden lopen, zouden deze kosten niet worden meegenomen in de resultaatbestemming en dus indien nodig niet kunnen worden verhaald op, of worden teruggegeven aan de gebruikers.

Hierdoor voldoet de jaarrekening niet volledig, doch zoveel mogelijk, aan de vereisten van EU-IFRS.

Daar waar in de jaarrekening de term LVNL-waarderingsgrondslagen wordt gehanteerd, worden de waarderingsgrondslagen bedoeld op basis van Verordening 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad en de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (nu ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) met daarin de uitzonderingen op toepassing van IAS 19/19R Jaarrekening LVNL.

3. Continuïteit

Begin 2020 zijn we geconfronteerd met het coronavirus in Nederland. Het virus was op 31 december 2019 nog niet in Nederland en er was nog geen bewijs dat mens-op-mens besmetting mogelijk was. Om deze reden classificeren we het uitbreken van het coronavirus en de gevolgen die daar direct mee samenhangen als gebeurtenis na balansdatum, zonder financiële impact per 31 december 2019. Het coronavirus raakt LVNL, maar er is geen sprake van een materiële onzekerheid inzake de continuïteit.

LVNL ontleent haar bestaansrecht aan de wettelijk taak zoals beschreven in de Wet luchtvaart (artikel 5.13 lid 1a) en continuïteit is daarom geen vraagstuk voor LVNL. De huidige crisis heeft wel impact op de bedrijfsvoering omdat de luchtvaartsector hard wordt geraakt en de verkeersvolumes nog dagelijks dalen. De verwachting is dat de opbrengst uit heffingen voor 2020 40 procent lager zullen liggen dan verwacht (+/- 100 miljoen euro). Dit is gebaseerd op het scenario dat de terugval in het vliegverkeer tot in april oploopt tot -80 procent en daarna langzaam weer op gang komt, maar in 2020 niet meer op het verwachte niveau terugkeert.

De focus ligt voor de korte termijn op het beperken van uitgaven. Op de langere termijn probeert LVNL de effecten van de n+2 verrekening met de luchtvaartmaatschappijen in 2022 van de verkeersterugval in 2020 te beperken. Dit gebeurt in overleg met het ministerie en de overige stakeholders.

De huidige liquiditeit is gewaarborgd voor minimaal een jaar en we verwachten daarna dat er herstel optreedt. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat garant voor LVNL voor een rekening-courant positie van 165 miljoen euro en de totale leningsfaciliteit bij Schatkistbankieren. Hiermee zijn de uitgaven voor onder andere de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem geborgd. Er zijn diverse maatregelen ingesteld om de gezondheid van onze medewerkers te beschermen en de continuïteit van onze dienstverlening te waarborgen.

De huidige projectprioritering wordt nog steeds gehanteerd,

waarbij de focus ligt op onze topprojecten. Dit is nodig om de door luchtvaartmaatschappijen gewenste capaciteit goed te blijven accommoderen, te innoveren en mee te werken aan hinderreducerende maatregelen van de sector.

De in de onderhavige jaarrekening gehanteerde grondslagen van waardering en resultaatbepaling zijn dan ook gebaseerd op de veronderstelling van continuïteit van LVNL.

4. Waarderingsbasis

De grondslagen die worden toegepast voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling zijn gebaseerd op historische kosten.

5. Functionele valuta en presentatievaluta

De jaarrekening wordt gepresenteerd in euro; de functionele valuta voor LVNL. Alle financiële informatie is afgerond op duizenden euro's, tenzij anders vermeld.

6. Veronderstellingen en schattingen

Het management heeft bij het opstellen van de jaarrekening in overeenstemming met de geldende grondslagen, op onderdelen gebruik gemaakt van veronderstellingen en schattingen die medebepalend zijn voor de opgenomen bedragen. De feitelijke uitkomsten kunnen van deze veronderstellingen en schattingen afwijken. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schattingen worden herzien en in de toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft.

Het bovenstaande is van toepassing op de volgende onderwerpen:

a. Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

De boekwaarde van materiële vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde als er aanwijzingen zijn voor een bijzondere waardevermindering. Een aanwijzing voor een bijzondere waardevermindering kan bijvoorbeeld zijn dat, naar inschatting van het bestuur, sprake is van:

- Een snellere daling van de marktwaarde van een actief dan zou voortvloeien uit het verloop over de tijd of normaal gebruik.
- Een belangrijke wijziging in de toepassing van een actief of in de bedrijfsstrategie.
- Prestaties die sterk achterblijven ten opzichte van de

verwachtingen, een significante verslechtering in de bedrijfstak of economie, of veroudering of beschadiging van het actief.

Daarnaast kunnen omstandigheden, naar de inschatting van het bestuur, leiden tot de noodzaak tot het terugnemen van een eerder toegepaste bijzondere waardevermindering.

Om in bovengenoemde gevallen te kunnen bepalen of daadwerkelijk sprake is van bijzondere waardeverminderingen of de noodzaak tot herziening, wordt de realiseerbare waarde bepaald. Daarbij maakt het bestuur gebruik van inschattingen en veronderstellingen ten aanzien van de bepaling van kasstroom genererende eenheden, de toekomstige kasstromen en de disconteringsvoet. De beoordelingen die hieraan ten grondslag liggen, kunnen van jaar tot jaar verschillen door economische of marktomstandigheden, veranderingen in de bedrijfsomgeving of in wet- en regelgeving en door andere factoren waar LVNL geen invloed op kan uitoefenen. Als de prognoses voor de realiseerbare waarde moeten worden bijgesteld, kan dit leiden tot bijzondere waardeverminderingen of - in het geval van vaste activa - herziening daarvan.

b. Economische levensduur en restwaarde van materiële vaste activa

De materiële vaste activa maken een belangrijk deel uit van de totale activa van LVNL en de kosten van periodieke afschrijvingen vormen een belangrijk deel van de jaarlijkse bedrijfslasten. De vastgestelde economische levensduur en restwaarden, gebaseerd op inschattingen en veronderstellingen van het bestuur, hebben een belangrijke invloed op de waardering van materiële vaste activa. De economische levensduur van materiële vaste activa wordt mede geschat aan de hand van de technische levensduur, de ervaringen ten aanzien van soortgelijke activa, de onderhoudshistorie en de periode waarin de economische voordelen uit hoofde van de exploitatie van het actief ten goede zullen komen aan LVNL. Periodiek wordt getoetst of zich wijzigingen hebben voorgedaan in inschattingen en veronderstellingen die een aanpassing van de economische levensduur en/of restwaarde noodzakelijk maken. Een dergelijke aanpassing wordt prospectief doorgevoerd.

c. Bijzondere waardevermindering van immateriële vaste activa

De boekwaarde van de immateriële vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde als er aanwijzingen zijn voor een bijzondere waardevermindering. Een aanwijzing voor een bijzondere waardevermindering kan bijvoorbeeld zijn dat, naar inschatting van het bestuur, sprake is van:

meer van toegevoegde waarde is in het verkeersleidingproces.

- Er onvoldoende middelen beschikbaar zijn om de ontwikkeling te voltooien.

d. Actuariële aannames met betrekking tot voorzieningen personeelsbeloningen

Verplichtingen uit hoofde van actuariële berekende personele regelingen en vorderingen, worden actuariële bepaald. Daarbij wordt gebruik gemaakt van veronderstellingen ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen in salaris, sterfte, personeelsverloop, rendement van beleggingen en andere uitgangspunten.

Voor het disconteren maakt LVNL gebruik van de actuele effectieve marktrente, gebaseerd op hoogwaardige ondernemingsobligaties, rekening houdend met de termijnstructuur van de verplichtingen. Het is algemeen aanvaard hoogwaardig te vertalen naar AA-rated ondernemingsobligaties. Voor LVNL wordt de disconteringsvoet vastgesteld door de risicovrije rentevoet - de swapcurve - te verhogen met de creditspread op basis van iBoxx (AA-rated). iBoxx is een index voor obligaties die wordt gepubliceerd voor verschillende sectoren (bijvoorbeeld overheid, semi-overheid, corporate), verschillende ratings en looptijden.

e. Aannames met betrekking tot ontslagvergoedingen

Bij het vaststellen van de voorziening voor ontslagvergoedingen is door het management een inschatting gemaakt van het aantal overeen te komen vertrekregelingen en de kans dat herplaatsingskandidaten gedurende de herplaatsingsperiode een nieuwe werkkring vinden. Verder is rekening gehouden met de bepalingen in het rechtspositiereglement.

f. Claims en geschillen

Periodiek wordt door het bestuur een beoordeling uitgevoerd op alle claims en geschillen, om te bepalen in welke mate sprake is van bestaande en/of voorwaardelijke verplichtingen. Een voorziening wordt opgenomen voor bestaande verplichtingen, voor zover het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen plaatsvindt om de verplichting in te lossen en er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van het bedrag van de verplichting. Een voorwaardelijke verplichting moet worden toegelicht. Aan de hand van de uitkomst van deze beoordeling wordt bepaald voor welke claims en geschillen een voorziening wordt getroffen en voor welke een toelichting wordt opgenomen. Als een voorziening moet worden getroffen, vraagt ook de inschatting van de kans en omvang van een uitstroom van middelen een aanzienlijke mate van beoordeling. In deze beoordeling maakt het bestuur mede gebruik van juridisch advies.

- De te ontwikkelen verkeersleidingsapparatuur niet langer

g. Voorziening dubieuze debiteuren

De voorziening dubieuze debiteuren wordt gevormd ten behoeve van de verwachte kredietverliezen op de openstaande vorderingen. Voor het bepalen van de hoogte van de voorziening dubieuze debiteuren voor terminal en en-route maakt LVNL gebruik van de informatie vanuit EUROCONTROL. EUROCONTROL heeft het verwachte kredietverlies gebaseerd op een accurate inschatting van de huidige en toekomstige waarde. Waarbij rekening is gehouden met de kans op wanbetaling, de omvang van het bedrag op het moment van wanbetaling en het verlies bij wanbetaling.

h. Resultaatbestemming

LVNL bepaalt haar resultaatbestemming aan de hand van de in het prestatieplan gemaakte afspraken en de werkelijke kosten en volume van enig jaar. Op 22 maart 2017 is het prestatieplan 2015-2019 goedgekeurd door de Europese Commissie.

i. Belastingen

In 2016 is de vennootschapsbelastingplicht voor overheidsbedrijven ingegaan. Door LVNL is een inventarisatie gemaakt van alle activiteiten van LVNL. De activiteiten van LVNL zijn benoemd in de Wet luchtvaart als taken voor LVNL. Alleen LVNL is door de wet toegestaan deze activiteiten te verrichten. LVNL is daarom van mening dat deze taken vallen onder de Overheidstaakvrijstelling en daarom vrijgesteld zijn van de VPB. LVNL heeft over de jaren 2016, 2017 en 2018 definitieve aanslagen ontvangen waarin de belastbare winst voor alle jaren op nul is gesteld.

7. Grondslagen voor financiële verslaggeving

De grondslagen voor de financiële verslaggeving zijn consequent toegepast op alle in deze jaarrekening vermelde perioden.

Het boekjaar van LVNL vangt aan op 1 januari en eindigt op 31 december van hetzelfde jaar.

LVNL is aangemerkt als eindgebruiker voor de btw. Hierdoor zijn de verantwoorde kosten inclusief btw.

j. Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden en het effect op LVNL-waarderingsgrondslagen

De International Accounting Standards Board (IASB) heeft nieuwe en/of gewijzigde standaarden en interpretaties uitgebracht, die met ingang van het boekjaar 2019 van toepassing zijn. De door de IASB goedgekeurde wijzigingen zijn nog niet allemaal door de Gemeenschap (EU) goedgekeurd. Zoals blijkt uit de overeenstemmingsverklaring (zie toelichting 2) moet LVNL

bij het opstellen van de jaarrekening voldoen aan de door de Gemeenschap goedgekeurde internationale standaarden voor jaarrekeningen (lees: EU-IFRS).

In 2019 zijn verduidelijkingen in de standaarden door de Gemeenschap goedgekeurd. Eerder is IFRS 16 Leases goedgekeurd met een invoeringsdatum van 1 januari 2019.

IFRS 16 Leases (ingangsdatum 1 januari 2019)

Deze nieuwe standaard, goedgekeurd door de EU, is van kracht voor boekjaren die beginnen op of na 1 januari 2019 en zal IAS 17 'Leases' en IFRIC 4 'Bepalingen' vervangen. Voor leases wordt in de nieuwe standaard het onderscheid tussen operationele en financiële leases opgeheven. IFRS 16 verplicht huurders om een verplichting en een actief op te nemen op de balans. De verplichting reflecteert alle leasebetalingen die gepaard gaan met de leaseovereenkomst. Het actief reflecteert het recht op gebruik van het actief gedurende de overeengekomen leasetermijn. IFRS 16 kent echter een uitzondering voor short-term leases (leases met een looptijd van maximaal twaalf maanden) en low-value activa (waarde van maximaal 5 duizend USD). LVNL heeft ervoor gekozen om gebruik te maken van de 'low-value' activa uitzondering. Deze leases worden daarom niet geactiveerd op de balans maar als kosten geboekt in de exploitatierekening.

IFRS 16 verplicht de huurder om alle lease- en huurverplichtingen te activeren op de balans en zodoende weer te geven in de financiële cijfers. De standaard geeft een huurder de mogelijkheid om volledig retrospectief of middels de modified retrospectieve aanpak de transitie naar IFRS 16 te volbrengen. LVNL heeft besloten om de zogenoemde modified retrospectieve benadering te kiezen en heeft gebruik gemaakt van verschillende praktische hulpmiddelen en vrijstellingen. Hierdoor zijn de vergelijkende cijfers (2018) niet aangepast in 2019. Daarnaast is de leaseverplichting berekend over de resterende huurverplichtingen vanaf 1 januari 2019 en ten slotte is het actief gelijkgesteld aan de waarde van de verplichting. De leaseverplichtingen bij initiële verwerking zijn gediscoteerd op basis van de impliciete rentevoet van de leaseovereenkomst, mits die op eenvoudige wijze kon worden bepaald. Als die rentevoet niet op eenvoudige wijze kan worden bepaald, maakt LVNL gebruik van de percentages van schatkistbankieren plus een toeslag gebaseerd op IRS (euro Interest Rate Swap). De rentevoet, gehanteerd voor de initiële verwerking per 1 januari 2019, bedraagt circa 2,4 procent.

LVNL heeft een projectteam samengesteld om alle inkoopcontracten integraal te analyseren op mogelijke huur-/leaseverplichting en om de bijbehorende accounting te definiëren. De inventarisatie van de leaseverplichtingen op basis van IAS 17 heeft voor 2018 geleid tot een niet in de balans opgenomen leaseverplichting van 26,6 miljoen euro (zie toelichting 27 Niet in de balans opgenomen verplichtingen). De IAS17 operating lease commitments zijn contant gemaakt tegen de 'incremental borrowing rate' en zijn

vergeleken met de leaseverplichting die per 1 januari 2019 op de balans staat. Toepassing van de IFRS 16 grondslag, specifiek de heroverweging van de verlengingsopties, hebben geleid tot verlenging van de gebruiksduur van de erfpachtcontracten en daarmee aanpassing van de leaseverplichting per 1 januari naar 37,4 miljoen euro voor gebouwen/terreinen en 2,6 miljoen euro voor inventaris.

Om te voorkomen dat toekomstige lease-/huurcontracten buiten het zicht vallen en hierdoor niet op de balans worden opgenomen, heeft LVNL een proces geïmplementeerd waarbij in een vroeg stadium contracten met een mogelijke leasecomponent gesignaleerd worden om deze conform de juiste accountinggrondslagen te waarderen. In 2019 is er een drietal nieuwe contracten bijgekomen.

LVNL heeft leasecontracten voor met name gebouwen, erfpacht en ICT-apparatuur die onder IAS 17 worden verantwoord als operationele leases. LVNL heeft ervoor gekozen om de leasedefinitie zoals die onder IAS 17 gold te hanteren voor reeds bestaande leasecontracten (grandfather). Dit betekent dat contracten die onder IAS 17 niet als een lease zijn geclassificeerd niet opnieuw zijn beoordeeld, maar volgens dezelfde classificatie zijn voortgezet onder IFRS 16.

Als gevolg van de nieuwe IFRS 16-vereisten zijn de activa en passiva in de beginbalans toegenomen met een bedrag van 45,8 miljoen euro voor gebruiksrechten bij de netto contante waarde van toekomstige leasebetalingen van een bedrag van 40,0 miljoen euro per 1 januari 2019. Deze activa en passiva zijn geclassificeerd naar de verschillende asset types conform IAS 16; gebruiksrecht

gebouwen en terreinen en gebruiksrecht inventaris. Het verschil in het gebruiksrecht en de leaseverplichting is het gevolg van een vooruitbetaalde erfpacht op het Polaris terrein.

De impact van de toepassing van IFRS 16 op zowel de exploitatierekening als het eigen vermogen is beperkt. LVNL heeft namelijk besloten om gebruik te maken van de modified retrospectieve transitiemethodiek, waarbij het geactiveerd gebruiksrecht gelijk wordt gesteld aan de contante waarde van de openstaande leaseverplichtingen, gecorrigeerd voor eventueel eerder erkende vooruitbetaalde en/of overlopende leasebetalingen op het leasecontract. In 2019 was het effect op het resultaat 0,2 miljoen euro lager door de invoering van IFRS 16.

Ondanks dat de transitie geen (direct) effect heeft op het resultaat van LVNL heeft er als gevolg van de nieuwe standaard wel een verschuiving plaatsgevonden op de balans van materiële vaste activa naar gebruiksrechten. In de exploitatierekening is er een verschuiving vanuit de algemene kosten naar afschrijvingskosten en financieringslasten.

Aanpassingen opgenomen in de balans per 1 januari 2019

De wijziging in verslaggeving door IFRS heeft op de balans tot de volgende wijzigingen geleid in de openingsbalans 1 januari 2019:

- Afname van de materiële vaste activa 5.857 duizend euro naar gebruikersrecht. Betreft een volledige afkoop van een erfpachtcontract die vanaf 2018 is verantwoord onder terreinen. Als gevolg van de invoering van IFRS 16 is deze

(bedragen in € 1.000)	Jaarrekening 2019 (incl IFRS 16)	IFRS 16 reclas	IFRS 16 herwaardering	Vergelijkende cijfers 2019 aangepast (excl IFRS 16)
Omzet	200.615	-	-	200.615
Overige opbrengsten	24.216	-	-	24.216
Bedrijfsopbrengsten	224.831	-	--	224.831
Personeelskosten	170.766	-	-	170.766
Afschrijvingen	19.045	-3.208	-	15.837
Algemene kosten	67.355	3.517	-	70.872
Bedrijfslasten	257.166	309	-	257.475
Financieringsbaten	72	-	-	72
Financieringslasten	1.490	-846	351	995
Netto financieringslasten	1.418	-846	351	923
Resultaat	-33.753	537	-351	-33.567
Netto effect				-186

nu verantwoord als gebruiksrecht voor 5.857 duizend euro, zonder een leaseverplichting, omdat de erfpacht geheel is afgekocht.

- Gebruiksrecht toename van 45.844 duizend euro.
- Leaseverplichtingen toename van 39.987 duizend euro.

Aanpassingen in exploitatierekening 2019

In onderstaand overzicht is de verantwoorde exploitatierekening 2019 opgenomen inclusief en zonder toepassing IFRS 16. LVNL heeft de standaard vanaf 1 januari 2019 ingevoerd. LVNL heeft ervoor gekozen om de modified retrospectieve benadering toe te passen. Daarom zijn de vergelijkende cijfers 2018 niet aangepast. Het gebruiksrecht wordt gewaardeerd alsof de nieuwe richtlijn altijd van kracht was.

k. Wijzigingen die vervroegd in 2019 mogen worden toegepast

LVNL heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van bestaande standaarden of interpretaties vervroegd toegepast die met ingang van het boekjaar 2020 of later verplicht zijn.

l. Grondslagen voor joint ventures

Algemeen

De grondslagen van waardebepaling en resultaatbepaling van de joint ventures van LVNL zijn waar nodig aangepast aan de waarderingsgrondslagen van LVNL. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 31 Gerelateerde partijen.

Joint ventures

Joint ventures zijn die entiteiten waarover LVNL gezamenlijk zeggenschap heeft, vastgelegd in een contractuele overeenkomst en unanieme instemming vereist is voor strategische beslissingen over het financiële en operationele beleid. De joint ventures worden volgens de nettovermogenswaarde methode gewaardeerd.

m. Financiële instrumenten

Niet-afgeleide financiële instrumenten

De niet-afgeleide financiële instrumenten omvatten vorderingen, geldmiddelen en kasequivalenten, leningen en overige financieringsverplichtingen, handels- en overige schulden.

Niet-afgeleide financiële instrumenten worden bij de eerste opname verwerkt tegen reële waarde plus, voor instrumenten die niet zijn gewaardeerd tegen reële waarde met verwerking van waardeveranderingen in de exploitatierekening, eventuele direct toerekenbare transactiekosten. Na de eerste opname worden niet-afgeleide financiële instrumenten op de hierna beschreven manier gewaardeerd.

De geldmiddelen en kasequivalenten omvatten rekening-courantkredieten bij commerciële banken en het ministerie van Financiën. Als het rekening-courantkrediet bij het ministerie van Financiën een schuld betreft, wordt deze verantwoord onder de post leningen en overige financieringsverplichtingen. De rekening-courantkredieten maken in het kasstroomoverzicht deel uit van het saldo geldmiddelen en kasequivalenten. De verwerking van financieringsbaten en -lasten wordt toegelicht onder noot k. De vorderingen worden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve rentemethode, gewoonlijk de nominale waarde, onder aftrek van een voorziening voor geschatte oninbaarheid. Mutaties van deze voorziening worden verantwoord in de exploitatierekening.

De post leningen en overige financieringsverplichtingen bestaat uit leningen en schulden aan kredietinstellingen en het ministerie van Financiën. Leningen worden opgenomen tegen de geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve rentemethode. Rentedragende leningen worden verantwoord onder de kortlopende verplichtingen, voor zover wordt verwacht dat de aflossing binnen twaalf maanden na balansdatum plaatsvindt.

n. Vreemde valuta

Transacties in vreemde valuta worden in de functionele valuta omgerekend tegen de geldende wisselkoers per transactiedatum. In vreemde valuta uitgedrukte monetaire activa en verplichtingen worden per balansdatum in de functionele valuta omgerekend tegen de op die datum geldende wisselkoers.

Koersverschillen worden ten gunste, respectievelijk ten laste gebracht van de exploitatierekening over de per balansdatum afgesloten verslagperiode.

o. Omzet

Onder de omzet worden de vergoedingen verantwoord die LVNL ontvangt uit hoofde van het verrichten van haar wettelijke taak, het verlenen van luchtverkeersdiensten binnen het Nederlandse burgerluchtruim. Binnen het Nederlandse burgerluchtruim worden door LVNL drie heffingszones onderkend: en-route, terminal en North Sea Area Amsterdam (NSAA). De vergoedingen worden betaald door de luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast ontvangt LVNL een bijdrage van de overheid voor de vrijgestelde vluchten en het VFR- (Visual Flight Rules) verkeer binnen het en-route gebied. Deze bijdrage wordt verantwoord onder de heffingen en-route.

De omzet wordt verantwoord in de exploitatierekening zodra de dienst is geleverd, de vergoeding die LVNL ontvangt op een betrouwbare wijze kan worden bepaald en het waarschijnlijk is dat de economische voordelen aan LVNL toekomen.

p. Diverse opbrengsten

Onder de diverse opbrengsten worden de opbrengsten verantwoord uit hoofde van activiteiten die LVNL voor derden verricht naast haar wettelijke kerntaak. Wanneer de dienst of het goed is geleverd door LVNL worden de opbrengsten verantwoord in de exploitatierekening.

q. Subsidies

De subsidies zijn grotendeels verkregen uit hoofde van investeringen in materiële vaste activa. De ontvangen subsidies worden in de balans opgenomen als vooruitontvangen baten (zie noot x vooruitontvangen baten). Binnen LVNL wordt onderscheid gemaakt in investeringssubsidies en exploitatiesubsidies.

Investeringsubsidies worden ontvangen voor de vervaardiging van een actief. Vaak wordt een subsidie verstrekt voor de gemaakte directe kosten en de gemaakte interne uren. LVNL heeft weinig tot geen interne uren die zich kwalificeren als direct toewijsbare uren voor het vervaardigen van een actief. Hierdoor vallen de subsidiebedragen voor de interne uren vrij als bate in de exploitatierekening in het jaar waarin deze uren worden gemaakt en er voldoende zekerheid bestaat dat zij worden toegekend. Subsidiebedragen voor activeerbare kosten in de kostprijs van een actief vallen vrij zodra voldoende zekerheid bestaat dat LVNL voldoet aan de gestelde voorwaarden en het betreffende actief operationeel is. Zij worden gepresenteerd als vooruitontvangen subsidies. Deze subsidiebedragen vallen systematisch vrij in de exploitatierekening gedurende de gebruiksduur van het actief. Eventuele nog te ontvangen subsidiebedragen worden verantwoord als vordering op de subsidieverstrekker wanneer de managementinschatting is dat er voldoende zekerheid is dat aan de subsidievoorwaarden wordt voldaan.

Exploitatiesubsidies worden ontvangen voor onderzoek dat LVNL verricht met betrekking tot de luchtvaart. Deze subsidiebedragen worden direct in de exploitatierekening verantwoord op het moment dat het onderzoek wordt uitgevoerd en wanneer voldoende zekerheid bestaat dat zij worden toegekend.

Mocht onverhoopt blijken dat een subsidie niet wordt toegekend en LVNL deze moet terugbetalen, dan wordt dit verwerkt als een schattingswijziging in het jaar van terugbetaling.

r. Verrekeningen met EUROCONTROL

De verrekeningen met EUROCONTROL betreffen de verrekeningen van de Nederlandse contributiebijdrage aan zowel de centrale EUROCONTROL-organisatie als MUAC, het verkeersvolume- en kostenrisico van MUAC en het gedeelte van het FABEC capacity incentive scheme dat voor rekening en risico van MUAC komt. Deze verrekeningen worden als onderdeel van de goedkeuring

van het jaarverslag door de minister geheel of gedeeltelijk toegewezen aan een bestemming binnen of buiten LVNL. Voor zover de verrekeningen aan LVNL worden toegewezen worden hieruit de vergoeding van de vrijgestelde vluchten en de kosten van VFR verrekend (zie toelichting bij o Omzet). Het eventuele restant wordt toegevoegd aan een vermogenscomponent bij de resultaatbestemming en in de exploitatierekening verwerkt via de overige opbrengsten.

s. Financieringsbaten en -lasten

Financieringsbaten omvatten de rentebaten op ontvangen uitstaande bedragen en de rente op de rekening-courant kredieten.

Financieringslasten omvatten de rentelasten op opgenomen gelden, oprenting van voorzieningen en de behaalde koersverschillen op vreemde valuta. Financieringslasten die niet rechtstreeks zijn toe te kennen aan activa in aanbouw, worden met behulp van de effectieve rentemethode in de exploitatierekening opgenomen.

Aan activa in aanbouw toegerekende rente wordt gecorrigeerd op de rentelasten in de exploitatierekening vanaf het moment dat een activum in aanbouw is tot en met activering van het activum onder de vaste activa. Toe te rekenen rente wordt bepaald met behulp van een gemiddelde rentevoet. Wanneer sprake is van een specifieke objectfinanciering wordt de toe te rekenen rente bepaald op basis van de betreffende lening. Bij het berekenen van de gemiddelde rentevoet wordt ervan uitgegaan dat alle materiële vaste activa volledig worden gefinancierd met langlopende leningen. Voor het niet gefinancierde deel wordt een rentepercentage genomen van de rekening courant.

Valutakoerswinsten en -verliezen worden gerapporteerd op gesaldeerde basis, als financieringsbate of als financieringslast.

t. Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa omvat de geactiveerde ontwikkelkosten voor luchtverkeersleidingsapparatuur.

Uitgaven voor onderzoeksactiviteiten die worden verricht met het vooruitzicht technische kennis of inzichten te verwerven, worden als last in de exploitatierekening genomen op het moment dat zij zich voordoen.

Met ontwikkelactiviteiten is een plan of ontwerp voor de bouw van nieuwe of wezenlijk verbeterde luchtverkeersleidingsapparatuur gemoeid. Uitgaven voor ontwikkelactiviteiten worden alleen geactiveerd als de ontwikkelkosten betrouwbaar kunnen worden bepaald, het systeemtechnisch haalbaar is, de toekomstige economische voordelen waarschijnlijk zijn, LVNL van plan is en over voldoende middelen beschikt om de ontwikkeling te

voltooien en het systeem actief te gebruiken is. De geactiveerde uitgaven omvatten de materiaalkosten en de indirecte kosten die direct toerekenbaar zijn aan het gebruiksklaar maken van het actief en de geactiveerde financieringskosten. De overige ontwikkelkosten, waaronder de directe arbeidskosten, worden als last in de exploitatierekening opgenomen op het moment dat deze worden gemaakt.

De geactiveerde ontwikkelkosten worden gewaardeerd tegen kostprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en cumulatieve bijzondere waardeverminderv verliezen.

u. Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en cumulatieve bijzondere waardeverminderv verliezen. In de kostprijs zijn de kosten begrepen die direct toerekenbaar zijn aan de verwerving van het actief. Activa in aanbouw worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde. Wanneer een actief gereed is voor ingebruikname wordt deze geactiveerd onder de betreffende rubriek en verminderd op de stand activa in aanbouw. Vanaf dat moment start de afschrijving van het actief.

De financieringskosten die samenhangen met de verwerving of bouw van in aanmerking komende activa, worden ook in de kostprijs van materiële vaste activa opgenomen. Aangeschafte software wordt geactiveerd als onderdeel van de daarmee samenhangende apparatuur.

Wanneer materiële vaste activa bestaan uit onderdelen met een ongelijke gebruiksduur, worden deze als afzonderlijke posten onder de materiële vaste activa opgenomen.

Winst of verlies op de verkoop van een materieel vast actief wordt vastgesteld aan de hand van een vergelijking van de verkoopopbrengsten met de boekwaarde van de materiële vaste activa en wordt netto verantwoord onder de afschrijvingskosten in de exploitatierekening.

De kostprijs van de vervanging van een deel van een materieel vast actief wordt in de boekwaarde van dat actief opgenomen, als het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen van het actief aan LVNL zullen toekomen en de kostprijs van het actief betrouwbaar kan worden bepaald. De boekwaarde van het vervangen onderdeel wordt niet langer in de balans opgenomen. De kosten van het dagelijkse onderhoud van materiële vaste activa worden als last in de exploitatierekening opgenomen op het moment dat zij worden gemaakt.

Afschrijvingen worden gebaseerd op de kostprijs van een actief, verminderd met de restwaarde. Belangrijke componenten van individuele activa worden apart beoordeeld. Als een component

een gebruiksduur heeft die afwijkt van de rest van dat actief, wordt het component apart afgeschreven. Afschrijvingen worden ten laste van de exploitatierekening gebracht volgens de lineaire methode, op basis van de geschatte gebruiksduur van ieder onderdeel van een materieel vast actief. Op gronden wordt niet afgeschreven, met uitzondering van de in erfpacht uitgegeven gronden. Deze zijn gewaardeerd tegen uitgifteprijs van eerste uitgifte. Zij worden afgeschreven naar looptijd van het erfpachtcontract.

Afschrijvingsmethoden, gebruiksduur en restwaarde worden gedurende het boekjaar opnieuw geëvalueerd en, indien noodzakelijk, aangepast.

De boekwaarde van materiële vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde, als er aanwijzingen zijn voor een bijzondere waardeverminderv. De realiseerbare waarde is de hoogste van de directe opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De directe opbrengstwaarde is het bedrag dat kan worden verkregen uit de verkoop van het actief. De bedrijfswaarde is de contante waarde van de geschatte toekomstige kasstromen die naar verwachting uit het actief zullen voortvloeien.

Als de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde, wordt het verschil als een bijzondere waardeverminderv direct in aanmerking genomen in de exploitatierekening en in minderving gebracht op de boekwaarde van het actief. Voorts wordt, voor zover van toepassing, de lineaire afschrijving over de resterende economische levensduur bijgesteld.

v. Gebruiksrecht en leaseverplichtingen

Vanaf 2019 wordt er voor leases geen onderscheid meer gemaakt tussen operationele en financiële leases opgeheven. Als gevolg hiervan waardeert LVNL deze leases als een actief op de balans (Gebruiksrecht) en de leaseverplichting. De leaseverplichting reflecteert alle leasebetalingen die gepaard gaan met de leaseovereenkomst, het actief reflecteert het recht op gebruik van het actief gedurende de overeengekomen leasetermijn.

LVNL maakt gebruik van de uitzondering om short-term leases (leases met een looptijd van maximaal twaalf maanden) en low-value activa (waarde van maximaal 5 duizend USD / 5 duizend euro) niet op de balans maar als kosten te boeken in de exploitatierekening.

Gebruiksrecht

LVNL waardeert het gebruiksrecht tegen kostprijs. De kostprijs reflecteert het recht op gebruik van het actief gedurende de overeengekomen leasetermijn. Onder de materiele vaste activa wordt het recht van gebruik gewaardeerd als aparte post op de balans. LVNL bepaalt de eerste kostprijs van het actief op basis van het bedrag van de eerste waardering van de leaseverplichting.

Het gebruiksrecht wordt verminderd met de geaccumuleerde

afschrijvingen en geaccumuleerde bijzondere waardeverminderingverliezen worden aangepast voor eventuele herwaarderingen van de leaseverplichting. De afschrijvingen op het gebruiksrecht worden verantwoord onder de afschrijvingskosten.

Leaseverplichting

De verplichting reflecteert alle leasebetalingen die gepaard gaan met de leaseovereenkomst. Op de aanvangsdatum waardeert LVNL de leaseverplichting tegen de contante waarde van de leasebetalingen die op die datum niet zijn verricht.

Bij het vaststellen van de leaseperiode houdt LVNL rekening met de niet-opzegbare periode van een leaseovereenkomst, waarbij tevens rekening wordt gehouden met:

- zowel perioden die onder een optie tot verlenging van de leaseovereenkomst vallen indien het redelijk zeker is dat de lessee deze optie zal uitoefenen,
- als perioden die onder een optie tot beëindiging van de leaseovereenkomst vallen als het redelijk zeker is dat de lessee deze optie niet zal uitoefenen.

De leasebetalingen worden gediscoteerd op basis van de impliciete rentevoet van de leaseovereenkomst, mits die op eenvoudige wijze kan worden bepaald. Als die rentevoet niet op eenvoudige wijze kan worden bepaald, maakt LVNL gebruik van de percentages van schatkistbankieren plus een toeslag gebaseerd op IRS (euro Interest Rate Swap). Voor de discontering wordt gekeken naar de looptijd van het contract en daaraan wordt de looptijd van de financiering gekoppeld. Daarnaast wordt er bij de bepaling van de leaseverplichting rekening gehouden met eventuele inflatie of contractueel afgesproken huurstijgingen. Voor de inflatie wordt gerekend met de CPI-index. Dit percentage wordt vastgesteld ten tijde van het opstellen van de jaarrekening.

De leaseverplichting wordt verhoogd met de rente op de leaseverplichting en verlaagd met de verrichte leasebetalingen. Jaarlijks wordt aan het einde van het boekjaar de leaseverplichting indien nodig geherwaardeerd op basis van gewijzigde discontering of wijzigingen van de leaseovereenkomst, dan wel herzieningen in de vaste leasebetalingen.

De jaarlijkse rentelasten en eventuele aanpassingen in de discontering worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht. De wijzigingen in de leaseovereenkomst en of leasetermijnen worden aangepast in het gebruiksrecht.

w. Eigen vermogen

Het bestemmingsfonds (is de egalisatiereserve zoals bedoeld in artikel 33 van de Kaderwet ZBO) is bedoeld om financiële

effecten van de risico's uit hoofde van de Prestatieregeling te kunnen opvangen, het zogenoemde volume- en kostenrisico voor zover deze voor rekening van LVNL komt. Ultimo 2011 is een bestemmingsfonds gevormd om de effecten uit hoofde van het risicodelingsmechanisme en het incentive mechanisme als onderdeel van de Prestatieregeling vanaf 2012 op de heffingszone en-route op te kunnen vangen. Vanaf 2015 is de Prestatieregeling ook van toepassing op de terminal heffingszone. Vanaf 2014 is hiervoor een start gemaakt met het vormen van een bestemmingsfonds.

De egalisatiereserve - is niet de egalisatiereserve zoals bedoeld in artikel 33 van de Kaderwet ZBO - omvat het met de gebruikers verrekenbare deel van de gerealiseerde over- en onderdekkingen op de heffingszones van LVNL. Sinds 2012 wordt ook het aan de gebruikers toe te rekenen aandeel in het volume- en kostenrisico van de en-route heffingszone uit hoofde van de Prestatieregeling in de egalisatiereserve verwerkt. De egalisatiereserve is onderverdeeld naar de heffingszones binnen de dienstverlening van LVNL: en-route, terminal en NSAA.

x. Vooruitontvangen baten

In deze post zijn de vooruitontvangen subsidies en vooruitontvangen bijdragen op activa in aanbouw opgenomen. De bedragen worden tegen het nominale bedrag gewaardeerd op de balans.

Subsidies en vooruitontvangen bedragen op activa worden evenredig met de bijbehorende afschrijvingslast van het actief in de exploitatierekening verantwoord onder de overige opbrengsten (zie noot h).

y. Personeelsbeloningen

Vergoedingen na uitdiensttreding

LVNL is verplicht de pensioenregeling onder te brengen bij Stichting Pensioenfonds ABP. De pensioenregeling wordt aangemerkt als een collectieve regeling van meerdere werkgevers. IAS 19 verlangt dat bepaalde informatie over toegezegde pensioenregelingen wordt toegelicht in de jaarrekening. Met name het saldo van de met de regeling samenhangende activa en passiva moet in de balans worden opgenomen als een vordering en verplichting. Het ABP heeft aangegeven niet in staat te zijn aan de deelnemende ondernemingen de informatie te verschaffen die volgens IAS 19 noodzakelijk is voor het verantwoorden van de pensioenregeling als een toegezegde-pensioenregeling.

Daarom wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdrageregelingen en is bij de berekening van de verplichtingen voortvloeiend uit de pensioenregeling volstaan met het in aanmerking nemen in de exploitatierekening van de verschuldigde premie ten behoeve van de pensioenen. Voor zover

de premie nog niet is betaald, is een verplichting opgenomen op de balans.

LVNL heeft bij eventuele tekorten in het pensioenfonds geen verplichting tot aanvullende bijdragen anders dan toekomstige premieverhogingen.

Andere lange termijn personeelsbeloningen

Voorziening FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek

In 2017 is de Individueel Keuzeverlof-regeling (IKV-regeling) naast de FLNA-regeling ingevoerd. De medewerker maakt een keuze voor één van beide regelingen. De IKV-regeling biedt de medewerkers, op wie de FLNA-regeling van toepassing is, de mogelijkheid om eerder te stoppen of juist langer door te werken (opschorten). Deze keuze heeft invloed op de omvang van het op te bouwen uitkeringsrecht, dat in deze regeling het IKV-recht heet. De totale waarde van het opgebouwde IKV-recht kan in tijd en hoogte flexibel worden ingezet gedurende de IKV-periode. Door deze regeling krijg de medewerker de mogelijkheid om zijn AOW-gat te overbruggen. De FLNA-regeling eindigt namelijk bij 65 jaar en de IKV-regeling heeft als uiterste einddatum de AOW-leeftijd. In 2016 was alleen de FLNA-regeling van toepassing. Vanaf 2 augustus 2017 is ook de IKV-regeling van toepassing. Het merendeel van de FLNA-/IKV-gerechtigden kiest inmiddels voor de IKV-regeling.

De voorziening FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek is opgenomen tegen de contante waarde van de te verwachten toekomstige verplichtingen. Bij de berekening van de contante waarde wordt voor het bepalen van de disconteringsvoet rekening gehouden met de looptijd van de voorziening. Jaarlijks wordt de waardering van de toekomstige verplichtingen actuariael berekend. De voorziening bestaat uit de verplichting van de FLNA- en IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport (Rotterdam), Groningen Airport Eelde (Eelde) en Maastricht Aachen Airport (Beek), die reeds zijn afgefinancierd in het kader van de doorgevoerde herstructurering.

Het actuariael resultaat, de servicekosten en de rentelasten worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht. Het berekende actuariael resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening. De uitzondering op de toepassing van IAS 19 is opgenomen onder toelichting 2 Overeenstemmingsverklaring.

Voor de overige FLNA- en IKV-rechten van de luchtverkeersleiders op Amsterdam Airport Schiphol en de nog niet-afgefinancierde FLNA- en IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek, heeft LVNL geen voorziening gevormd. De uitzondering op de toepassing van IAS 19 is opgenomen onder toelichting 2 Overeenstemmingsverklaring.

Voorziening gratificatie bij ambtsjubilea

De voorziening gratificatie bij ambtsjubilea is opgenomen tegen de contante waarde van de te verwachten toekomstige verplichtingen. Bij de berekening van de contante waarde wordt voor het bepalen van de disconteringsvoet rekening gehouden met de looptijd van de voorziening. De verplichting ontstaat vanwege gratificatie bij ambtsjubilea, zoals opgenomen in de arbeidsvoorwaardenbundel LVNL.

Jaarlijks wordt de waardering van de voorziening gratificatie bij ambtsjubilea onder IAS 19 actuariael berekend volgens de methode 'Projected Unit Credit'. Dit houdt in dat aan het begin van het boekjaar en aan het eind van het boekjaar van elke verplichting de waarde wordt bepaald. Hierbij wordt rekening gehouden met:

- Toekomstige salarisstijgingen.
- Toekomstige rekenrente.
- Personeelsverloop: ontslag, sterfte en invalidering.

Deze lasten worden toegerekend aan de dienstdtijd van de werknemer. Er wordt berekend hoeveel de uitkering bedraagt op de jubileumdatum. Vervolgens wordt een evenredig deel van deze uitkering toegerekend aan elk dienstjaar en wordt de contante waarde hiervan bepaald, te weten de 'Projected Benefit Obligation' (PBO).

Het actuariael resultaat, de servicekosten en de rentelasten worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Ontslagvergoedingen

LVNL heeft voor een aantal medewerkers een ontslagvoorziening gevormd op basis van de overeengekomen ontslagvergoedingen, dan wel de rechtspositionele wachtgeldregeling die van toepassing is op medewerkers waarmee nog geen overeenstemming is bereikt. De voorziening voor ontslagvergoedingen is opgenomen tegen de contante waarde van de toekomstige verplichtingen, rekening houdend met de ingeschatte vertrekregelingen en de kans dat de herplaatsingskandidaten gedurende de herplaatsingsperiode een nieuwe werkkring vinden. Ook is rekening gehouden met de bepalingen in het rechtspositiereglement. De disconteringsvoet is bepaald op basis van de looptijd van de voorziening.

Het actuariael resultaat, de servicekosten en de rentelasten worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Overige personele voorzieningen

Dit betreft verplichtingen die voortkomen uit de afkoopverplichtingen, FPU- en wachtgeldregelingen die LVNL heeft. De overige personele voorzieningen zijn opgenomen tegen de contante waarde, rekening houdend met de looptijd van de toekomstige verplichtingen.

Het actuarieel resultaat, de servicekosten en de rentelasten worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Korte termijn personeelsbeloningen

De personeelsgerelateerde schulden zijn betaalbaar binnen twaalf maanden na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties heeft verricht. De kosten uit hoofde van deze personeelsbeloningen worden in de exploitatierekening verantwoord onder personeelskosten, op het moment dat de prestaties zijn verricht of rechten op beloningen zijn ontstaan (bijvoorbeeld vakantiegeld).

Per balansdatum worden de niet-opgenomen verlofrechten van het personeel gewaardeerd op basis van het tegoed in uren tegen het verwachte tarief op het moment van uitbetaling. Deze kosten komen ten laste van de exploitatierekening in het boekjaar waarin de rechten zijn verworven.

De verplichting die LVNL heeft bij de beëindiging van een dienstverband op grond van een met een medewerker gemaakte vaststellingsovereenkomst tot beëindiging van de dienstbetrekking, of bij onvrijwillig ontslag voor zover dit niet een aan de werknemer verwijtbaar ontslag is, wordt volledig in de exploitatierekening van het boekjaar opgenomen zodra deze verplichting ontstaat. Er zijn verschillende regelingen, waaronder wachtgeldregelingen, bovenwettelijke uitkering bij werkloosheid, compensatieregelingen en WW-conforme regelingen. Als de verplichting betrekking heeft op meerdere, toekomstige jaren wordt een voorziening getroffen die onder de andere lange termijn personeelsbeloningen wordt verantwoord.

Compensatie bij inkomensverlies

Een werknemer waarvan de mate van arbeidsongeschiktheid op grond van de WIA is vastgesteld op minder dan 35 procent en die, als gevolg van een plaatsing in een andere functie of de eigen functie onder andere voorwaarden, inkomensverlies heeft, maakt gedurende een tijdvak van vijf jaren aanspraak op compensatie van dit inkomensverlies.

De te verwachten kosten van loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid worden volledig in de exploitatierekening tot uitdrukking gebracht op het moment dat een personeelslid gedeeltelijk arbeidsongeschikt wordt verklaard.

z. Overige voorzieningen

Een overige voorziening wordt in de balans opgenomen op het moment dat LVNL een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting heeft als gevolg van een gebeurtenis in het verleden, waarvan een betrouwbare schatting kan worden gemaakt en het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen nodig is.

De overige voorzieningen zijn opgenomen tegen de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen. Voor het disconteren maakt LVNL gebruik van de actuele effectieve marktrente, gebaseerd op hoogwaardige ondernemingsobligaties, rekening houdend met de termijnstructuur van de verplichting. Het kortlopende deel (minder dan 12 maanden) wordt opgenomen onder de kortlopende schulden.

aa. Bepaling reële waarde

Een aantal grondslagen en de informatieverzorging van LVNL vereisen de bepaling van de reële waarde van zowel financiële als niet-financiële activa en verplichtingen. Voor waarde-rings- en informatieverzorgingsdoeleinden is de reële waarde op basis van de volgende methoden bepaald. Indien van toepassing wordt nadere informatie over de uitgangspunten voor de bepaling van de reële waarde vermeld bij het onderdeel van deze toelichting dat specifiek op het betreffende actief of de betreffende verplichting van toepassing is.

Vorderingen

De reële waarde van vorderingen wordt geschat op de contante waarde van de toekomstige kasstromen. Zij worden op hun beurt gediscoteerd tegen de marktrente op de verslagdatum.

Niet-afgeleide financiële verplichtingen

De reële waarde van niet-afgeleide financiële verplichtingen wordt bepaald ten bate van de informatieverzorging en berekend op basis van de contante waarde van toekomstige aflossingen en rentebetalingen, gediscoteerd tegen de marktrente op de verslagdatum.

bb. Rapportage WNT

Voor de uitvoering van de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) heeft LVNL zich gehouden aan de bepalingen van en krachtens de wet en deze als normenkader bij het opmaken van deze jaarrekening gehanteerd.

cc. Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld op basis van de directe methode.

In de kasstroom uit financieringsactiviteiten is de kasstroom zichtbaar gemaakt van partijen waarvoor LVNL een kassiersfunctie vervult.

LVNL verricht een kassiersfunctie voor EUROCONTROL binnen de en-route heffingszone. De ontvangen heffingen en-route bevatten ook de heffingen voor EUROCONTROL en NSA, voor de dienstverlening ten behoeve van de en-route luchtvaartgebruikers. De ontvangen heffingen terminal bevatten alleen het LVNL-deel. De betalingen aan EUROCONTROL zijn conform de opvragingen van de contributie vanuit EUROCONTROL.

Daarnaast verricht LVNL een kassiersfunctie voor het KNMI. De betalingen KNMI betreffen de afstorting door LVNL voor het KNMI-deel in de geïnde heffingen voor het NSAA-heffingsdeel. Door deze kasstromen separaat zichtbaar te maken kan een beter beeld worden verkregen van de kasstromen die op LVNL betrekking hebben en de kasstromen van derden.

8. Financieel risicomanagement

De volgende risico's worden door het bestuur onderkend:

- Kredietrisico.
- Liquiditeitsrisico.
- Marktrisico, zijnde valutarisico en renterisico.

Hieronder volgt een toelichting op elk van de bovengenoemde risico's, de doelstellingen, grondslagen en procedures van LVNL voor het beheren en meten van deze risico's en het kapitaalbeheer van LVNL.

Kredietrisico

Kredietrisico is het risico van financieel verlies voor LVNL als een afnemer de aangegane contractuele verplichtingen niet nakomt. Kredietrisico's voor LVNL vloeien vooral voort uit vorderingen op luchtvaartgebruikers (luchtvaartmaatschappijen). LVNL heeft geen mogelijkheid haar kredietrisico te beperken, omdat LVNL volgens de Wet luchtvaart verplicht is luchtverkeersdiensten te verlenen. LVNL vormt een voorziening ter grootte van de geschatte verliezen uit hoofde van oninbare vorderingen.

Liquiditeitsrisico

Het liquiditeitsrisico is het risico dat LVNL niet op het vereiste moment aan haar financiële verplichtingen kan voldoen. Het uitgangspunt voor het liquiditeitsrisicobeheer is dat er voldoende liquiditeiten worden aangehouden om te kunnen voldoen aan de huidige en toekomstige financiële verplichtingen, zonder dat daarbij onaanvaardbare verliezen worden gelopen, of de reputatie van LVNL in gevaar komt. Zorgvuldig beheer van het liquiditeitsrisico brengt met zich mee dat LVNL voldoende geldmiddelen en kasequivalenten aanhoudt en dat via een toereikend bedrag aan kredietfaciliteiten financiering voorhanden is.

Valutarisico

Het valutarisico treedt op als toekomstige zakelijke transacties, verantwoorde activa en passiva en netto-investeringen, in activiteiten worden uitgedrukt in andere valuta dan de euro (de functionele valuta van LVNL). Het valutarisico voor LVNL is afhankelijk van het aantal materiële transacties in vreemde valuta. Het beleid van LVNL is erop gericht valutarisico's zoveel mogelijk direct af te dekken.

Renterisico

Uit hoofde van de Comptabiliteitswet 2001 is LVNL gehouden aan schatkistbankieren waarvoor een variabele rente geldt. De rente van de rekening courant die wordt aangehouden bij het ministerie van Financiën is gebaseerd op het eendaagse interbancaire rentetarief voor het Eurogebied (Euro Overnight Index Average, EONIA). Hierdoor loopt LVNL een renterisico. Het renterisico is beperkt voor de langlopende leningen, aangezien een vast rentepercentage over de gehele looptijd is afgesproken. De leningen worden aangehouden tot het einde van de looptijd.

Toelichting op de exploitatierekening

9. Omzet

De specificatie van de omzet is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Heffingen en-route	136.663	142.485
Heffingen terminal	61.593	64.058
Heffingen NSAA	2.359	2.202
Totaal	200.615	208.745

De omzet wordt ieder jaar berekend op basis van de gefactureerde service units/vluchten en het LVNL-tarief in de heffingszones en-route, terminal en NSAA.

De basis voor de facturatie en bepaling van het tarief is gelegen in internationale wet- en regelgeving. Een gebruiker van het luchtruim is verplicht luchtverkeersdienstverlening af te nemen en hiervoor een vergoeding te betalen. Voor aanvang van de vlucht dient een gebruiker een vluchtplan in. Op basis van het door de netwerkmanager goedgekeurde vluchtplan voor de vertrekkende vlucht wordt de gebruiker gefactureerd voor de geplande vlucht en het gebruik van het luchtruim. Jaarlijks wordt voor elke heffingszone een nationaal tarief per dienstverleningseenheid (service unit) bepaald. De kostengrondslag voor de verschillende heffingszones bestaat uit de kosten van verschillende dienstverleners, waarvan LVNL er één is. Andere dienstverleners zijn het KNMI, voor alle heffingszones, en het Maastricht Upper Area Control Centre MUAC voor de en route heffingszone. De nationaletarieven worden jaarlijks gepubliceerd in de Staatscourant. De facturatie vindt plaats tegen het tarief zoals gepubliceerd in de Staatscourant. Het tarief en-route is vastgesteld door de Statenvertegenwoordigers in de Uitgebreide Commissie van EUROCONTROL. Het tarief van de heffingszones terminal en NSAA is vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De tarieven zijn bepaald op basis van het door FABEC, waartoe ook Nederland behoort, bij de Europese Commissie (EC) ingediende prestatieplan voor de tweede referentieperiode (RP2, 2015-2019).

In de hier verantwoorde omzet wordt enkel het LVNL-deel in de nationale tarieven verantwoord. Het LVNL-tarief voor en-route was in het verslagjaar 40,25 euro (2018: 41,82 euro). Voor de terminal heffingszone was het tarief 149,34 euro (2018: 155,21 euro). Voor NSAA was het tarief 242,89 euro (2018: 248,77 euro).

De opbrengst wordt verantwoord op het moment dat de prestatie door LVNL wordt geleverd aan de gebruiker.

Nederland heeft de facturatie en inning van de en-route heffingen, uit hoofde van internationale overeenkomsten, belegd bij het Central Route Charges Office (CRCO) van EUROCONTROL. LVNL heeft de inning van de terminal heffingen eveneens uitbesteed aan het CRCO. De facturatie en inning voor NSAA wordt door LVNL verricht.

Op basis van Europese wet- en regelgeving zijn bepaalde vluchten - waaronder VFR-verkeer - vrijgesteld van heffingen. Als gevolg van deze regelgeving moet de overheid ervoor zorgen dat LVNL, KNMI en NSA worden terugbetaald voor de diensten die zij voor vrijgestelde vluchten verlenen. De Nederlandse overheid heeft ervoor gekozen deze terugbetaling vanuit verrekening met EUROCONTROL te laten plaatsvinden.

10. Overige opbrengsten

De specificatie van de overige opbrengsten is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Diverse opbrengsten	8.857	6.542
Verrekeningen EUROCONTROL	7.955	6.805
Subsidies / Bijdrage derden	7.404	6.029
Totaal	24.216	19.376

De diverse opbrengsten hebben onder andere betrekking op de verkoop van luchtvaartpublicaties, de dienstverlening in de vorm van onderhoud van apparatuur voor derden, doorberekening van geleverde diensten aan derden en de verhuur van ruimten aan derden. In alle gevallen betreft het verrichten van dienstverlening. LVNL verantwoordt de opbrengsten op moment van levering van de dienst.

De toename in de overige opbrengsten wordt met name veroorzaakt door hogere doorbelastingen aan Defensie en meer vrijval ten aanzien van de van Defensie ontvangen investeringsbijdragen. Daarnaast zijn er diverse opbrengsten die in 2018 niet gemaakt zijn, zoals bijdrage van DFS aan de ontwikkeling van CCIS en de doorbelaste verhuur van een deel van de toren op Schiphol-Centrum.

De verrekeningen EUROCONTROL betreffen de verrekeningen van de Nederlandse contributiebijdragen aan zowel de centrale

EUROCONTROL organisatie als MUAC, de verkeersvolume- en kostenrisico's van MUAC en het gedeelte van het FABEC capacity incentive scheme dat voor rekening van MUAC komt. Op basis van de met de overheid gemaakte afspraken moet LVNL vanuit deze verrekening de kosten voor de vrijgestelde vluchten en VFR-verkeer bekostigen. In 2019 heeft het ministerie aangegeven een deel van de verrekeningen EUROCONTROL te willen gebruiken voor het dekken van een aantal kostenposten voor de luchtverkeersdienstverlening op Bonaire. Over het resterende bedrag - het zogenoemde vrij besteedbare deel - heeft LVNL met het ministerie afgesproken deze te mogen gebruiken ter compensatie van de niet-activeerbare ontwikkelkosten en exploitatiekosten voor Lelystad Airport. Voor verdere informatie: zie toelichting 20 Eigen vermogen, paragraaf Bestemmingsfonds.

De subsidies zijn grotendeels verkregen in het kader van studieonderzoeken (SESAR-subsidies), investeringssubsidies vanuit het infrastructuurfonds Connecting Europe Facility for Transport (CEF Transport) en vanuit het Europees Fonds voor Strategische Investerings (EFSI). Deze laatste subsidies worden verstrekt door de Innovation & Networks Executive Agency (INEA). De in 2019 en 2018 verantwoorde subsidiebedragen betreffen subsidiegelden voor gemaakte exploitatiekosten van LVNL in deze projecten, dan wel compensatie van de afschrijvingskosten voor de reeds in gebruik genomen activa.

De Europese Commissie kan vijf jaar na afronding van het project een audit uitvoeren op de ingediende declaraties (juistheid, volledigheid en rechtmatigheid van onder andere aanbestedingstrajecten, in juiste periode verantwoord).

11. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Korte termijn personeelsbeloningen	127.260	117.684
Vergoedingen na uitdiensttreding	31.784	29.336
Andere lange termijn personeelsbeloningen	7.150	2.594
Ontslagvergoedingen	1.427	-831
Overige personeelskosten	3.145	2.811
Totaal	170.766	151.594

In onderstaande tabel is een uitsplitsing opgenomen voor de korte termijn personeelsbeloningen:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Salarissen	116.950	108.295
Sociale lasten	10.310	9.389
Totaal	127.260	117.684

De stijging van de personeelskosten (19,2 miljoen euro; 12,6 procent) ten opzichte van vorig jaar wordt veroorzaakt door meerdere componenten. Een van de oorzaken is de gemiddeld hogere bezetting gedurende 2019 ten opzichte van 2018 (bezetting ultimo 2019 1.122 fte, ultimo 2018 1.063 fte, toename van 5,5 procent). Anderzijds stijgen de personeelskosten door de cao-afspraken voor 2019 vanuit de cao-overeenkomsten uit 2018 (voor het operationeel personeel per 1 juli 2019 2,5 procent en voor niet-operationeel personeel per 1 februari 2019 2,25 procent). Daarnaast is de stijging veroorzaakt door de aanpassingen in de reservering voor de ambtsjubilea (totaal 5,3 miljoen euro; 3,5 procent) voor het rekeninghouden met de af te dragen eindheffing over ambtsjubilea uitkeringen in de niet actieve periode met daarbij de inverdiëntijd in de actieve looptijd van het operationele personeel. Ten slotte een stijging van de pensioenlasten (2,3 miljoen euro; 1,5 procent) door de stijging van de premie ABP als gevolg van de nog steeds te lage dekkinggraad bij ABP en de door hun doorgevoerde premiestijging vanuit het herstelplan en een hogere pensioengrondslag in 2019.

In onderstaande tabel is een uitsplitsing opgenomen voor de vergoedingen na uitdiensttreding:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Pensioenlasten	17.512	15.178
Pensioenlasten FLNA/IKV uit lopende exploitatie	13.590	13.716
Pensioenlasten FLNA/IKV via voorziening Regio	682	442
Totaal	31.784	29.336

De vergoedingen na uitdiensttreding bestaan uit de:

- Af te dragen pensioenpremie aan het ABP voor actieve en niet-actieve personeelsleden.
- Vergoedingen die LVNL betaalt aan de FLNA-/IKV-gerechtigden die in het boekjaar gebruikmaken van de FLNA-/IKV-regeling (niet-actief personeel) voor zover deze rechten niet zijn gefinancierd.
- Jaarlijkse dotatie aan/vrijval van de voorziening FLNA Regio.

De dekkinggraad en grondslag van het ABP zijn vermeld in het onderstaande schema:

ABP	2019	2018
Dekkinggraad	97,8%	97,0%
Grondslag	actuele marktrente	actuele marktrente
Peildatum	31-12-2019	31-12-2018

Voor 2020 heeft het ABP de pensioenpremie gelijk gehouden aan 2019. Ondanks de lage dekkinggraad blijft de premie onveranderd. De lage rente is een belangrijke oorzaak voor de lage dekkinggraad.

Onder de andere lange termijn personeelsbeloningen worden de kosten voor de ambtsjubileumuitkeringen verantwoord. De kosten stijgen als gevolg van de dotatie aan de voorziening voor ambtsjubilea door de bijgestelde loonontwikkeling voor de komende jaren en door een eenmalige dotatie als gevolg van aangepaste veronderstellingen (o.a. eindheffing en inverdiëntijd). Voor een verdere toelichting zie toelichting 23 Verplichtingen inzake personeelsbeloningen

De kosten voor ontslagvergoedingen komen voort uit de dotaties aan de voorziening voor ontslagvergoedingen en de dotatie aan de overige voorzieningen (waaronder de wachtgeldregelingen). De dotatie is het gevolg van nieuw afgesloten overeenkomsten. De bijgestelde veronderstelling als gevolg van het pensioenakkoord heeft een gering positief effect op de omvang van de voorziening. Voor een verdere toelichting zie toelichting 23 Verplichtingen inzake personeelsbeloningen.

Onder de overige personeelskosten worden onder andere de vergoedingen voor reiskosten woon-/werkverkeer verantwoord.

Bezetting ultimo 2019

Het aantal personeelsleden - inclusief FLNA/IKV, in opleiding en overig - van LVNL bedroeg op 31 december 2019, op basis van fulltime equivalenten (38 uur) 1.122 fte (2018: 1.063 fte).

12. Afschrijvingen

De samenstelling van de afschrijvingen is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Immateriële vaste activa	100	92
Materiële vaste activa	15.737	13.706
Gebruiksrechten	3.208	-
Totaal	19.045	13.798

De afschrijvingskosten voor de materiële vaste activa zijn als volgt te specificeren:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Gebouwen en terreinen	2.322	2.245
Verkeersleidingsapparatuur	8.774	7.281
Overige bedrijfsmiddelen	4.526	3.961
Subtotaal	15.622	13.487
Buitengebruikstellingen	115	219
Totaal	15.737	13.706

De boekwaarde van de buitengebruik gestelde activa is 158 duizend euro. Hierop is de ontvangen inruilwaarde van 43 duizend euro van vier bedrijfswagens in mindering gebracht.

De afschrijvingskosten voor het gebruiksrecht zijn als volgt te specificeren:

(bedragen in € 1.000)	2019
Gebruiksrechten gebouwen en terreinen	1.826
Gebruiksrechten overige bedrijfsmiddelen	1.382
Totaal	3.208

De afschrijving op gebruiksrechten is in 2019 nieuw als gevolg van de invoering van IFRS16. Voor een verdere toelichting zie paragraaf 6 j Invoering nieuwe standaarden.

13. Algemene kosten

De algemene kosten worden als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Inhuur personeel	23.948	18.539
Overige personeelskosten	4.647	4.087
Huisvestingskosten	4.115	5.231
Meetkosten VKL-apparatuur	338	269
Onderhoudskosten	7.149	9.592
Gebruikersrechten	3.205	3.831
Verzekeringskosten	1.228	1.175
Onderzoek, ontwikkelkosten en projectkosten	3.018	5.727
Kantoorkosten	2.419	2.189
Accountants- en advieskosten	5.433	4.846
Administratieve lasten	714	535
Wagenpark	196	182
Reis en verblijfskosten	1.445	1.119
Overige algemene kosten	9.500	0
Totaal	67.355	57.322

De algemene kosten stijgen op totaalniveau met 10,0 miljoen euro. De vergelijkende cijfers van 2018 zijn niet aangepast naar aanleiding van de invoering van IFRS 16 en de effecten daarvan. Voor een verdere uitleg zie paragraaf 7 Grondslagen voor financiële verslaggeving.

De belangrijkste stijgingen onder de algemene kosten doen zich voor bij de inhuur van personeel (5,4 miljoen euro) en de overige algemene kosten als gevolg van een reservering voor juridische geschillen. Deze kostenstijgingen worden vermindert door lagere niet-activeerbare projectkosten (2,7 miljoen euro) en een daling van de onderhoudskosten 2,5 miljoen euro. De stijging van de inhuurkosten wordt veroorzaakt door inzet van tijdelijke medewerkers op belangrijke strategische projecten, zoals de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem, ontwikkeling

Lelystad Airport en de samenwerking tussen Defensie en LVNL voor de civiel-militaire co-locatie. Vanuit LVNL is er voor gekozen om een deel van de inzet op deze projecten uit te voeren met tijdelijk personeel via inhuur. Voor een aantal van deze projecten ontvangt LVNL subsidie, bij de aanvraag van deze subsidies zijn deze kosten dan ook meegenomen in de aanvraag.

Daarnaast heeft LVNL voor lopende juridisch procedures in 2019 reserveringen opgenomen voor een bedrag van 9,5 miljoen euro. Voor een verdere toelichting zie paragraaf 24 Voorzieningen Juridische claims.

De accountantskosten onder de post accountants- en advieskosten bedraagt in 2019 295 duizend euro (2018: 238 duizend euro) voor de jaarrekeningcontrole en subsidiecontroles.

(bedragen in € 1.000)	PwC Accountants N.V.	Overige PwC dienstverlening	Totaal 2019
Onderzoek van de jaarrekening	240	-	240
Overige controleopdrachten	-	55	55
Niet-controleopdrachten	-	-	-
Totaal	240	55	295

14. Financieringsbaten en -lasten

De financieringsbaten en -lasten kunnen als volgt worden weergegeven:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Rentebaten	72	62
Financieringsbaten	72	62
Koersverschillen	12	1
Rentelasten	1.064	1.152
Rente voorzieningen personeelsbeloningen	326	242
Geactiveerde rente op activa in aanbouw	-424	-292
Rente leaseverplichtingen	495	-
Bankkosten	17	17
Financieringslasten	1.490	1.120
Netto financieringslasten	1.418	1.058

De netto financieringslasten zijn in 2019 gestegen ten opzichte van 2018. De rentelasten zijn de belangrijkste oorzaak vanuit de leaseverplichtingen (0,5 miljoen euro) die als gevolg van de toepassing van IFRS 16 worden verantwoord vanaf 2019.

Deze extra rentelasten worden iets gecompenseerd door de effecten vanuit de lage rentestanden en de iets hogere toerekening van de rente aan de activa in aanbouw door de toename van de investeringsbedragen.

Toelichting op de balans

15. Immateriële vaste activa

Het verloopoverzicht van de immateriële vaste activa is op 31 december als volgt samengesteld:

(bedragen in € 1.000)	Onderzoek en Ontwikkeling
------------------------------	------------------------------

Stand per 1 januari 2018	
Aanschafwaarde	619
Cumulatieve afschrijvingen	-437
Boekwaarde per 1 januari 2018	182

Mutaties gedurende 2018	
Investerings	10
Desinvesteringen	-
Desinvesteringen cum afschrijvingen	-
Afschrijvingen	-92
Saldo mutaties gedurende 2018	-82

Stand per 31 december 2018	
Aanschafwaarde	629
Cumulatieve afschrijvingen	-529
Boekwaarde 31 december 2018	100

Mutaties gedurende 2019	
Investerings	-
Desinvesteringen	-
Desinvesteringen cum afschrijvingen	-
Afschrijvingen	-100
Saldo mutaties gedurende 2019	-100

Stand per 31 december 2019	
Aanschafwaarde	629
Cumulatieve afschrijvingen	-629

Boekwaarde 31 december 2019	0
------------------------------------	----------

De immateriële vaste activa bestaan uit de ontwikkelkosten (onder andere gebruiksrechten) voor het bouwen van een prototype voor het nieuw te ontwikkelen verkeersleidingssysteem. Dit prototype wordt verder ontwikkeld en gebruikt voor test- en trainingsdoeleinden tot aan de ingebruikname van het nieuwe verkeersleidingssysteem, naar verwachting in begin 2023.

16. Materiële vaste activa

Overzicht verloop materiële vaste activa

Het verloopoverzicht van de materiële vaste activa is op 31 december als volgt samengesteld:

(bedragen in € 1.000)	Gebouwen en terreinen	Verkeers- leidings- apparatuur	Overige bedrijfs- middelen	Activa in aanbouw	Totaal
Stand per 1 januari 2018					
Aanschafwaarde	104.800	295.271	46.143	46.921	493.135
Cumulatieve afschrijvingen	-71.068	-250.212	-29.265	-	-350.545
Boekwaarde per 1 januari 2018	33.732	45.059	16.878	46.921	142.590
Mutaties gedurende 2018					
Investeringen	5.982	-	-	56.263	62.245
Desinvesteringen	-618	-21.583	-2.319	-	-24.520
Desinvesteringen cum afschrijvingen	465	21.540	2.283	-	24.288
Afschrijvingen	-2.245	-7.281	-3.961	-	-13.487
In gebruik genomen activa	242	15.543	4.976	-20.761	-
Saldo mutaties gedurende 2018	3.826	8.219	979	35.502	48.526
Stand per 31 december 2018					
Aanschafwaarde	110.406	289.231	48.800	82.423	530.860
Cumulatieve afschrijvingen	-72.848	-235.953	-30.943	-	-339.744
Boekwaarde 31 december 2018	37.558	53.278	17.857	82.423	191.116
Correctie voor wijziging in grondslagen voor financiële verslaggeving, zie noot 6 j	-5.857	-	-	-	-5.857
Herziene boekwaarde 1 januari 2019	31.701	53.278	17.857	82.423	185.259
Mutaties gedurende 2019					
Investeringen	-	189	-	65.465	65.654
Desinvesteringen	-565	-	-391	-	-956
Desinvesteringen cum afschrijvingen	450	-	348	-	798
Afschrijvingen	-2.322	-8.774	-4.526	-	-15.622
In gebruik genomen activa	29.950	28.756	24.066	-82.772	-
Saldo mutaties gedurende 2019	27.513	20.171	19.497	-17.307	49.874
Stand per 31 december 2019					
Aanschafwaarde	133.809	318.176	72.475	65.116	589.576
Cumulatieve afschrijvingen	-74.595	-244.727	-35.121	-	-354.443
Boekwaarde 31 december 2019	59.214	73.449	37.354	65.116	235.133

In verband met de toekomstige verwerving van materiële vaste activa zijn contractuele verplichtingen aangegaan, zoals nader is toegelicht onder toelichting 27 Niet in de balans opgenomen verplichtingen. Op de materiële vaste activa zijn geen zekerheden aan derden verstrekt.

De geschatte gebruiksduur voor de huidige en vergelijkbare periodes is als volgt:

Materiële vaste activa	Component	Afschrijvingstermijn
Terreinen	Gebouwen en terreinen	0-30 jaar
Gebouwen	Gebouwen en terreinen	20-44 jaar
Verkeersleidingsapparatuur	Verkeersleidingsapparatuur	8-20 jaar
Installaties en machines	Overige bedrijfsmiddelen	10-15 jaar
Transportmiddelen	Overige bedrijfsmiddelen	5-10 jaar
Inventaris	Overige bedrijfsmiddelen	10 jaar
IT-middelen	Overige bedrijfsmiddelen	3-10 jaar

Op terreinen wordt niet afgeschreven. Van de in 1996 betaalde en geactiveerde btw met betrekking tot een erfpachtcontract van het terrein op Schiphol, waarop het LVNL-hoofdgebouw staat, wordt over een periode van dertig jaar (de duur van het erfpachtcontract) afgeschreven.

Op activa in aanbouw wordt niet afgeschreven. De overboeking van activa in aanbouw naar materiële vaste activa vindt plaats nadat het object operationeel in gebruik is genomen.

Afschrijvingsmethoden, gebruiksduur en restwaarde worden jaarlijks geëvalueerd.

Schattingswijziging

De jaarlijkse evaluatie van de gebruiksduur van de activa heeft in 2019 niet geleid tot een aanpassing.

Buitengebruikstelling activa (desinvesteringen)

In 2019 zijn enkele activa buitengebruik gesteld. Het betreft hier voornamelijk activa die zijn vervangen of verkocht. Het betreft voornamelijk wagenpark en gebouwinstallaties die zijn vervangen. De eventuele resterende boekwaarde van de buitengebruik gestelde auto's uit het wagenpark is onder de afschrijvingslasten verantwoord als buitengebruikstellingen.

Activa in aanbouw

De activa in aanbouw worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Primaire verkeersleidingssysteem (iCas)	50.336	35.989
Polaris (nieuwbouw Schiphol)	-	19.396
Civiel-militaire samenwerking *	5.940	3.849
Arrival Managementsysteem (AMAN)	95	103
Overige verkeersleidingssystemen	7.083	5.805
ICT-onderwerpen	631	1.426
Lelystad Airport	6	3.200
Verbouwing toren	106	5.095
Electronic flightstrips	-	3.850
Modernisering AORTA netwerk	88	2.705
Overige werken	831	1.005
Totaal	65.116	82.423

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

In gebruik genomen activa (investeringen)

In 2019 is een aantal activa in gebruik genomen waaronder de verbouwing van de toren op Schiphol-Centrum, nieuwbouw Polaris, diverse activa op Lelystad Airport, Electronic flightstrips en modernisering AORTA-netwerk.

Geactiveerde rente

In 2019 bedraagt de geactiveerde rente 424 duizend euro (2018: 293 duizend euro). Dit komt neer op een gemiddelde kapitaalkostenvoet van 0,31 procent (2018: 0,47 procent) voor generiek gefinancierde investeringen. Daarnaast heeft LVNL voor een aantal investeringen specifieke financiering aangetrokken. Voor de ontwikkeling van het primaire luchtverkeersleidingssysteem zijn specifieke leningen afgesloten. De geactiveerde rente voor deze investeringen wordt separaat berekend op basis van de rentepercentages van de bijbehorende leningen.

17. Gebruiksrechten en leaseverplichtingen

(bedragen in € 1.000) **31-12-2019** 1-1-2019

Gebruiksrechten	59.661	45.844
Leaseverplichtingen	51.552	39.987

Het verloopoverzicht van de gebruiksrechten over 2019 is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	Gebouwen / Terreinen	Inventaris	Totaal
Stand per 1 januari 2019			
Aanschafwaarde	43.220	2.624	45.844
Cumulatieve afschrijvingen	-	-	-
Boekwaarde 1 januari 2019	43.220	2.624	45.844
Mutaties gedurende 2019			
Nieuwe contracten	2.718	2.438	5.156
Herwaarderingen	10.508	1.362	11.870
Desinvesteringen cum afschrijvingen	-	-	-
Afschrijvingen	-1.827	-1.382	-3.209
Saldo mutaties gedurende 2019	11.399	2.418	13.817
Stand per 31 december 2019			
Aanschafwaarde	56.446	6.424	62.870
Cumulatieve afschrijvingen	-1.827	-1.382	-3.209
Boekwaarde 31 december 2019	54.619	5.042	59.661

De leaseverplichtingen zijn als volgt te specificeren:

(bedragen in € 1.000)	2019		
	Kortlopend	Langlopend	Totaal
Leaseverplichtingen	3.836	47.716	51.552

Verloopstaat leaseverplichting:

(bedragen in € 1.000)	Gebouwen / Terreinen	Inventaris	Totaal
Stand per 1 januari 2019			
	37.363	2.624	39.987
Mutaties gedurende 2019			
Nieuwe verplichting	2.718	-	2.718
Betaling huur/lease	-2.172	-1.345	-3.517
Toevoeging rente	846	1	847
Herwaardering	10.156	1.361	11.517
Saldo mutaties gedurende 2019	11.548	17	11.565
Stand per 31 december 2019	48.911	2.641	51.552

In 2019 is er een drietal nieuwe contracten bijgekomen. Er is een erfpachtcontract afgesloten voor de grond onder de verkeersstorens op Schiphol-Centrum en er is een nieuw huurcontract aangegaan voor de verkeersstoren op Lelystad.

De herwaardering van het gebruiksrecht en de leaseverplichting is het gevolg van aanpassingen op bestaande contracten, onder andere door uitbreiding van huurlijnen voor Lelystad Airport. De grootste effecten zijn veroorzaakt door de erfpachtcontracten op onze hoofdgebouwen door de lagere rente en de nog lange looptijd van deze contracten. Tussen de herwaardering van het gebruiksrecht en de leaseverplichting zit een verschil van 0,4 miljoen euro, hetgeen veroorzaakt wordt door de lagere disconteringsvoet.

Onder de algemene kosten (zie paragraaf 13) is een bedrag van 3,2 miljoen euro opgenomen aan kosten gebruikersrechten. Dit bedrag bestaat uit:

- Licentiecontracten (2,4 miljoen euro). Licentiecontracten worden niet gewaardeerd volgens IFRS 16.
- Huurlijnen en huur van radiospectrum (0,7 miljoen euro). Hiervan heeft LVNL niet het unieke gebruiksrecht. In beide gevallen is de leverancier verantwoordelijk voor het functioneren van de huurlijnen dan wel radiofrequenties.

Een bedrag van 0,1 miljoen euro heeft betrekking op activa met een lage waarde of leasetermijnen korter dan 1 jaar.

18. Vorderingen

De vorderingen zijn op 31 december als volgt samengesteld:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Debiteuren	30.687	39.998
Vordering EUROCONTROL	3.195	1.554
Nog te ontvangen subsidie	21.133	12.253
Overige vorderingen	2.540	38
Nog te ontvangen lening	0	27.000
Overlopende activa	3.505	2.582
Totaal	61.060	83.425

Onder de post debiteuren wordt de positie opgenomen die LVNL heeft voor haar aandeel in de Nederlandse tarieven in de heffingszones en-route, terminal, NSAA en voor diensten aan derden. Het aandeel in de tarieven van EUROCONTROL en KNMI wordt afzonderlijk gepresenteerd, omdat LVNL een kassiersfunctie vervult en de risico's op volume en kosten bij deze derde partijen liggen. Zie hiervoor toelichting 25 Handels en overige schulden waar het nog af te dragen deel van de heffingen aan KNMI en NSA is opgenomen.

LVNL brengt 9,68 procent (2018: 9,74 procent) interest aan haar debiteuren en-route en terminal in rekening over de openstaande saldi die niet binnen de betalingstermijn van dertig dagen zijn voldaan.

De debiteuren zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
En-route	20.972	22.289
Terminal	10.116	10.514
NSAA	563	571
Overige	584	7.705
Af: voorziening voor oninbaarheid	-1.548	-1.082
Totaal	30.687	39.998

De voorziening voor oninbare vorderingen bedraagt 1,5 miljoen euro (2018: 1,1 miljoen euro). De voorziening is gevormd op basis van inschatting van het verwachte kredietrisico. In 2019 is voor een bedrag van 76 duizend euro (2018: 172 duizend euro) afgeboekt aan vorderingen.

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Stand per 1 januari	-1.082	-941
Onttrekkingen	76	172
Vrijval / Dotaties	-542	-313
Totaal	-1.548	-1.082

De vordering EUROCONTROL is het gevolg van de door EUROCONTROL teveel opgevraagde contributie ten opzichte van de werkelijke kosten van het jaar. Deze post wordt in het volgende contributiejaar verrekend met de opvragingen voor de contributie over het betreffende jaar. Deze verrekening vindt dus niet plaats via de tariefbepaling, maar is een daadwerkelijke verrekening aan LVNL. De verrekening vanuit 2018 heeft plaatsgevonden in het vierde kwartaal van 2019.

De post nog te ontvangen subsidie is het verschil tussen de verantwoorde subsidies en de vooruitontvangen subsidiebedragen. INEA heeft een voorfinanciering verstrekt van veertig procent van het toegekende subsidiebedrag. Deze voorfinanciering wordt telkens voor een periode van twee jaar afgegeven. Het resterende deel ontvangt LVNL bij de definitieve toekenning van de subsidie na afloop van de subsidieperiode. Voor een verdere toelichting zie ook paragraaf 22 Vooruitontvangen baten.

De post overige vorderingen bestaat voor het grootste gedeelte uit een vordering op Defensie als gevolg van de door LVNL ingediende btw-suppleties over de jaren 2015 tot en met 2019. Hiermee heeft LVNL invulling gegeven aan het uitvoeren van het

standpunt van de Belastingdienst dat de verleende dienstverlening tussen LVNL en Defensie als btw-belaste prestaties aangemerkt moeten worden. In de contracten met Defensie is afgesproken dat eventuele wijzigingen in de belasting mogen worden doorberekend aan Defensie.

De overlopende activa zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Licenties	2.712	2.109
Verzekeringspremie gebouwen en bedrijfsmiddelen	557	355
Overige posten	236	118
Totaal	3.505	2.582

19. Geldmiddelen en kasequivalenten

De geldmiddelen en kasequivalenten zijn op 31 december als volgt samengesteld:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Rekening-courant ministerie van Financiën	2.563	19.804
Bank	0	0
Kas	2	2
Totaal	2.565	19.806

In 2019 is de liquide middelen positie van LVNL afgenomen met 17,2 miljoen euro (zie ook toelichting 29 op het kasstroomoverzicht).

LVNL beschikte in het verslagjaar over een structureel rekening-courant limiet van 25 miljoen euro bij het ministerie van Financiën (2018: 25,0 miljoen euro).

De geldmiddelen staan ter vrije beschikking van LVNL.

De nominale waarde van bovengenoemde bedragen is nagenoeg gelijk aan de reële waarde.

20. Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit een bestemmingsfonds en een egalisatiereserve. Het onderscheid vindt zijn oorsprong in de invoering van de Europese Prestatieregeling en de daaruit voortvloeiende aanpassingen in de heffingenverordening.

Het bestemmingsfonds - is de egalisatiereserve zoals bedoeld in artikel 33 van de kaderwet ZBO - is bedoeld om financiële effecten van de risico's uit hoofde van de prestatieregeling te kunnen opvangen. De egalisatiereserve - is niet de egalisatiereserve zoals bedoeld in artikel 33 van de kaderwet ZBO - omvat het met de gebruikers verrekenbare deel van de gerealiseerde over- en onderdekking op de heffingszones van LVNL.

In 2019 hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en LVNL het onderzoek afgerond naar een set van normen en richtlijnen voor het bestemmingsfonds voor LVNL. Voor het bestemmingsfonds is een bandbreedte van 55 - 95 miljoen euro afgesproken voor de financiële consequenties die kunnen voortvloeien uit de verkeer- en kostenrisico's uit de EU-prestatiesturingsregeling. Daarnaast zijn het ministerie en LVNL beheersafspraken overeengekomen.

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Bestemmingsfonds	55.220	72.158
Egalisatiereserve	15.810	32.625
Totaal	71.030	104.783

Bestemmingsfonds

Het bestemmingsfonds is als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	En-route	Terminal	NSAA	Overige diensten	Totaal
Saldo per 1 januari 2018	44.800	24.193	-	334	69.327
Resultaat 2018	2.268	563	-	0	2.831
Saldo per 31 december 2018	47.068	24.756	-	334	72.158
Resultaat 2019	-15.923	-1.015	-	0	-16.938
Saldo per 31 december 2019	31.145	23.741	-	334	55.220

Sinds 2012 is de Prestatieregeling van toepassing op de en-route heffingszone en sinds 2015 ook op de terminal heffingszone. Dit betekent dat met het van toepassing verklaren van de Prestatieregeling het met de gebruikers te verrekenen deel van het volume- en kostenrisico ten gunste of ten laste van de egaliseringsreserve mag worden gebracht. Het aandeel in deze risico's dat voor rekening van LVNL komt, moet ten gunste of ten laste van het bestemmingsfonds worden gebracht. Om dit mogelijk te maken is met de overheid overeengekomen dat LVNL een bestemmingsfonds mag opbouwen voor beide heffingszones. Eind 2013 heeft LVNL de vooraf gestelde vermogensdoelstelling voor de en-route heffingszone behaald. Op 22 maart 2017 is het prestatieplan RP2 voor de en-route dienstverlening alsnog goedgekeurd.

In 2019 is net als in de periode 2016-2018 met de overheid overeengekomen het vrij besteedbare deel vanuit de verrekeningen EUROCONTROL te gebruiken voor het vormen van een bestemmingsfonds terminal, omdat vanaf 2015 de Prestatieregeling ook van toepassing is op de terminal heffingszone en omdat vanaf 2017 de ontwikkelkosten voor Lelystad Airport ten laste komen van de terminal heffingszone. De risico's vanuit de Prestatieregeling die voor rekening van LVNL komen, moeten ten gunste of ten laste van dit bestemmingsfonds worden gebracht.

De ontwikkelkosten en exploitatiekosten voor Lelystad Airport kunnen niet worden verrekend met de gebruikers omdat de luchthaven nog niet in gebruik is. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarom besloten om gedurende deze periode het vrij besteedbare deel (8,0 miljoen euro) van de verrekeningen EUROCONTROL toe te wijzen.

Sinds 2016 wordt er ook een bestemmingsfonds gevormd voor de resultaten vanuit de Overige Diensten. In 2016 heeft LVNL grond verkocht op de locatie Herwijnen. Deze grond was onderdeel vanuit de verzelfstandiging en in overleg met het ministerie is besloten het behaalde resultaat (350 duizend euro) afzonderlijk te bestemmen.

In 2019 zijn de nieuwe prestatieplannen voor referentieperiode (RP) 3 ingediend. In deze plannen is opgenomen dat de vrijgevallen subsidiebedragen in voorgaande jaren teruggegeven moeten worden aan de gebruikers via N+2. Tot en met 2019 zijn deze vrijgevallen bedragen door LVNL toegevoegd aan het bestemmingsfonds. Ultimo 2018 was dit een bedrag van 13,2 miljoen euro, in 2019 is hier een bedrag van 7,2 miljoen toegevoegd waarmee het bedrag aan vrijgevallen subsidie 20,4 miljoen euro bedraagt. Tot op heden zijn de performance plannen over RP3 nog niet goedgekeurd en loopt de consultatie hierover nog met de EU. Als de plannen ongewijzigd worden goedgekeurd leidt dit tot een verschuiving van het bestemmingsfonds van maximaal 20,4 miljoen euro naar het egaliseringsreserve.

Eind 2019 zit het bestemmingsfonds net boven de afgesproken norm van 55 miljoen.

Egaliseringsreserve

De egaliseringsreserve per ultimo boekjaar 2019 bedraagt 15,8 miljoen euro (2018: 32,6 miljoen euro) en is als volgt te specificeren naar gebruikers:

(bedragen in € 1.000)	En-route	Terminal	NSAA	Overige diensten	Totaal
Saldo per 1 januari 2018	22.123	9.165	-181	0	31.107
Resultaat 2018	-563	1.412	669	0	1.518
Saldo per 31 december 2018	21.560	10.577	488	-	32.625
Resultaat 2019	-13.705	-3.664	554	0	-16.815
Saldo per 31 december 2019	7.855	6.913	1.042	-	15.810

a. Egalisatiereserve en-route

De exploitatietekorten tot en met het boekjaar 2011 werden tot de egalisatiereserve gerekend. Volgens de regelgeving mag LVNL het saldo egalisatiereserve ultimo 2011 over een periode van maximaal acht jaren (tot en met 2019) verrekenen. Met de invoering van de Prestatieregeling wordt met ingang van 2012 jaarlijks het met de gebruikers te verrekenen aandeel in het volume- en kostenrisico verwerkt in de egalisatiereserve. De en-route resultaten in 2012, 2013 en 2014 vallen in de eerste referentieperiode van de prestatiebestuur. Het met de gebruikers te verrekenen deel is berekend op basis van Europese regelgeving en de uitgangspunten van het nationale prestatieplan. In 2014 is het prestatieplan voor de tweede referentieperiode ingediend. Hierin is vastgelegd hoe het totaalsaldo egalisatiereserve in de tweede referentieperiode van 2015 tot en met 2019 wordt verrekend.

In 2019 is 16,0 miljoen euro met de luchtvaartmaatschappijen verrekend middels een korting op het tarief. Dit veroorzaakt voor een belangrijk deel de afname van de en-route egalisatiereserve.

b. Egalisatiereserve terminal

De op de balans verantwoorde egalisatiereserve weerspiegelt het nog met de gebruikers te verrekenen bedrag. De Prestatieregeling is met ingang van 2015 ook van toepassing op de terminal heffingszone. In 2014 is het prestatieplan voor de tweede referentieperiode ingediend. Het prestatieplan 2015-2019 wordt voor terminal gebruikt als norm.

In 2019 is 6,9 miljoen euro met de luchtvaartmaatschappijen verrekend middels een korting op het tarief. Dit veroorzaakt voor een belangrijk deel de afname van de terminal egalisatiereserve.

c. Egalisatiereserve NSAA

De resultaten behaald op de helikopteractiviteiten worden conform de geldende internationale wet- en regelgeving voor de luchtvaartsector verrekend in de tarieven volgens de N+2 methode. In 2019 is een positief resultaat gerealiseerd van 0,6 miljoen euro in de NSAA heffingszone. Dit is onder meer het gevolg van een hoger aantal vluchten dan bij de vaststelling van het tarief was voorzien.

21. Leningen en overige financieringsverplichtingen

De leningen en overige financieringsverplichtingen zijn als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019			2018		
	Kortlopend	Langlopend	Totaal	Kortlopend	Langlopend	Totaal
Leningen banken	8.376	80.029	88.405	8.122	50.405	58.527

Het verloop van de leningen is in 2019 als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2019
Saldo per 1 januari 2019	58.527
Aflossing leningen	8.122
Aangetrokken nieuwe leningen	38.000
Saldo per 31 December 2018	88.405

De samenstelling van de leningen is als volgt:

(bedragen in € 1.000)				2019	2018
Leningdeel	Aflossing in	Rente	Valuta	Boekwaarde	Boekwaarde
BNG	2019	4,60%	EUR	-	650
BNG	2020	4,60%	EUR	650	1.950
BNG	2021	4,60%	EUR	1.950	3.250
BNG	2022	4,60%	EUR	3.250	4.550
				5.850	10.400
Ministerie van Financiën	2028	2,89%	EUR	15.264	16.960
Ministerie van Financiën	2021	1,13%	EUR	1.250	1.875
Ministerie van Financiën	2019	0,67%	EUR	-	77
Ministerie van Financiën	2039	2,28%	EUR	2.215	2.215
Ministerie van Financiën	2041	0,64%	EUR	25.826	27.000
Ministerie van Financiën	2029	0,00%	EUR	3.800	-
Ministerie van Financiën	2049	0,21%	EUR	34.200	-
				82.555	48.127
Totaal				88.405	58.527

De geamortiseerde kostprijs is gelijk aan de boekwaarde, aangezien er bij het aangaan van de leningen geen transactiekosten zijn betaald. Alle leningen hebben vaste rente-afspraken voor de hele looptijd. De rentepercentages zijn in bovenstaand overzicht opgenomen.

Op 31 december 2019 bedraagt het kortlopende deel van de leningen 8,4 miljoen euro (31 december 2018: 8,1 miljoen euro). Dit deel is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen. LVNL mag volgens de Comptabiliteitswet 2001 zowel bij het ministerie van Financiën als bij commerciële instellingen leningen afsluiten.

In het kader van bovenstaande leningsfaciliteiten is tot zekerheid bepaald dat LVNL geen van haar tegenwoordige of toekomstige registergoederen, vorderingen, activa of delen daarvan ten behoeve van anderen met een recht van hypotheek zal belasten, verpanden of anderszins met beperkende rechten bezwaren, zonder voorafgaande toestemming van de leningverstrekkers.

In 2019 zijn er twee nieuwe leningen aangetrokken bij het ministerie van Financiën.

Naast de leningen van Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) en het ministerie van Financiën, heeft LVNL een structurele rekening-courant kredietlimiet van 25,0 miljoen euro bij het ministerie van Financiën. In 2019 is beperkt gebruik gemaakt van het rekening-courant krediet tot het moment van het aantrekken van de twee nieuwe leningen.

22. Vooruitontvangen baten

De vooruitontvangen baten zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019			2018		
	Kortlopend	Langlopend	Totaal	Kortlopend	Langlopend	Totaal
Activa in aanbouw	1.397	19.730	21.127	656	26.542	27.198
Subsidie	7.910	14.326	22.236	46	11.327	11.373
Totaal	9.307	34.056	43.363	702	37.869	38.571

Activa in aanbouw - vooruit ontvangen

Onder de vooruitontvangen bedragen zijn ontvangsten opgenomen op investeringen door Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (NOGEPa) en vanuit het ministerie van Defensie.

Eind 2003 heeft de Taskforce Noordzee een advies aan de minister van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Waterstaat) uitgebracht met betrekking tot de veiligheid van burgerhelikopteroperaties in de NSAA. In dit advies staat een groot aantal aanbevelingen die tot verbetering van de veiligheid van deze operaties moeten leiden.

Met betrekking tot de financiering van de investeringen is LVNL met NOGEPa overeengekomen dat laatstgenoemde een substantieel deel van de door LVNL te realiseren investeringen financiert. Hiermee kon het exploitatierisico voor LVNL worden beperkt en kon een extreem sterke stijging van de tarieven worden voorkomen.

In 2008 is de uitgebreide radiodekking ten behoeve van de helikopteroperatie boven de Noordzee geactiveerd. In 2019 is de installatie volledig afgeschreven en is geen vrijval verantwoord (2018: 0,1 miljoen euro).

In 2016 is de radardekking Noordzee in gebruik genomen. In 2019 is 0,15 miljoen euro (2018: 0,15 miljoen euro) verantwoord onder de overige opbrengsten.

In 2012 heeft LVNL bij de aankoop van de toren op Schiphol-Centrum een bijdrage van 0,9 miljoen euro ontvangen voor de in de toekomst te vervangen ramen van de verkeersstoren. Deze bijdrage is in 2019 in zijn geheel vrijgevallen omdat er voor de komende jaren geen vervanging gepland staat.

Voor de ontwikkeling van de civiel-militaire samenwerking ontvangt LVNL een bijdrage in de kosten vanuit het ministerie

van Defensie. In 2019 heeft LVNL aan Defensie geen extra bijdrage gevraagd (2018: 19,6 miljoen euro) voor de investeringen die LVNL maakt voor de nieuwbouw Polaris, het nieuwe verkeersleidingssysteem iCAS en het voice communicatiesysteem. Wel zijn de eerdere bijdrage door de Belastingdienst aangemerkt als een btw-belaste prestatie. Hiertoe heeft LVNL voor de jaren 2015 tot 2019 suppleties ingediend voor de eerder ontvangen bijdragen. Dit heeft geleid tot een bijstelling van de bijdrage van 4,3 miljoen euro wat wordt beschouwd als af te dragen btw.

Een deel is verantwoord onder de overige opbrengsten voor de gemaakte exploitatiekosten in 2019. In 2019 is Polaris in gebruik genomen. Vanaf december valt een deel van het vooruitontvangen bedrag met betrekking tot Polaris vrij ter dekking van de afschrijvingskosten. Voor het verkeersleidingssysteem iCAS is de verwachting dat de vrijval hiervan zal plaatsvinden vanaf 2023.

Eind 2019 bedraagt de vooruitontvangen bijdrage in totaal 21,1 miljoen euro (2018 27,1 miljoen euro). Deze daling is voornamelijk het gevolg van de vrijval van het vooruitontvangen van de ramen en de correctie door de btw-suppletie. Naar verwachting zal circa 1,4 miljoen euro in 2020 worden verantwoord onder de overige opbrengsten.

Subsidies - vooruitontvangen

LVNL heeft onder andere subsidies toegekend gekregen uit hoofde van Europese investeringspremie-regelingen in vaste activa vanuit het infrastructuurfonds Connecting Europe Facility for Transport (CEF Transport). Deze subsidies worden beschikbaar gesteld door INEA.

LVNL heeft hiervoor een (verwachte) bijdrage vanuit de subsidie verantwoord van bijna 45,2 miljoen euro. Hiervan heeft 24,7 miljoen euro (2018: 13,0 miljoen euro) betrekking op gemaakte kosten verantwoord onder de activa in aanbouw. Deze subsidie valt vrij als het actief operationeel in gebruik wordt genomen. De jaarlijkse vrijval wordt bepaald op basis van de levensduur van het

actief. De subsidie vanuit INEA is in 2019 voor het deel van de gemaakte exploitatiekosten op de projecten direct verantwoord in het resultaat onder de overige opbrengsten en bedragen voor 2019: 7,2 miljoen euro (2018 5,6 miljoen euro).

Daarnaast heeft LVNL voorfinanciering ontvangen vanuit INEA. Als deze voorfinanciering hoger is dan de werkelijk gemaakte subsidiabele kosten, is het restant opgenomen onder de subsidies als een vooruitontvangen bedrag. In 2019 is dit een bedrag van bijna 3,5 miljoen euro (2018 1,2 miljoen euro).

23. Verplichtingen inzake personeelsbeloningen

Het verloop in 2019 van de verplichtingen inzake personeelsbeloningen is als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	FLNA Rotterdam, Eelde en Beek	Ontslag- vergoe- dingen IUB 2009	Ontslag- vergoe- dingen IUB 2010	Gratificatie bij ambts- jubilea	Overige personele verplich- tingen	Totaal
Saldo per 1 januari 2019	12.929	2.675	238	15.231	2.350	33.423
Exploitatie boekjaar						
Rente over de verplichting	71	3	0	252	0	326
Dotaties aan voorziening	431	36	0	5.134	1.579	7.180
Vrijval voorziening	0	-45	-5	0	-164	-214
Actuarieel verlies/winst (-)	251	16	0	2.016	7	2.290
	753	10	-5	7.402	1.422	9.582
Onttrekking voorziening						
Uitbetaalde uitkeringen in het boekjaar	2.374	505	170	601	1.382	5.032
Saldo per 31 December 2019	11.308	2.180	63	22.032	2.390	37.973

FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek

De FLNA-/IKV-verplichting voor Rotterdam, Eelde en Beek omvat de contante waarde van de opgebouwde FLNA-/IKV-rechten voor een deel van de LVNL-medewerkers op deze luchthavens. De verplichting is gevormd voor de FLNA-/IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek, die reeds zijn gefinancierd in het kader van de doorgevoerde herstructurering. Voor de FLNA-/IKV-rechten van de luchtverkeersleiders op Schiphol en de nog niet-afgefinancierde FLNA-/IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens, heeft LVNL geen verplichting gevormd.

De algemene aanname is dat voor medewerkers die al gebruikmaken van de FLNA-regeling niets wijzigt. Indien nog actieve medewerkers al een keuze hebben gemaakt voor de FLNA- of IKV-regeling, wordt deze keuze als zodanig verwerkt in de verplichting. Aan de waardering van de verplichting ligt een actuariële berekening ten grondslag. Zie onderstaande tabel voor de actuariële veronderstellingen en overige uitgangspunten.

	31 december 2019	31 december 2018
Disconteringsvoet	0,0 procent	0,6 procent
Beleggingsrendement	0,0 procent LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting.	0,0 procent LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting
Algemene loonstijging	2,25 procent per jaar voor toekomstige jaren.	2,50 procent in 2019 en 2,25 procent jaarlijks in de jaren daarna
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte
Arbeidsongeschiktheid	0,0 procent	0,25 procent
Ontslagkansen	0,0 procent	0,0 procent

Voor de verwachte loonstijging en indexatie van de FLNA-/IKV-uitkering is aansluiting gezocht bij de door LVNL doorgevoerde loonontwikkeling in de opgestelde meerjarenbegroting 2020-2024.

De pensioenlast met betrekking tot FLNA in het boekjaar 2019 en verwachting voor 2020 bedraagt:

	2019	2020
Rente over de verplichting	71	0
Aan dienstjaar toegerekende rechten	25	0
Actuarieel resultaat/vrijval voorziening	406	-
Aanpassing discontering	251	-
Totaal	753	0

In 2020 zijn er geen rentekosten doordat de discontering tegen 0,0 procent heeft plaatsgevonden, dus contante waarde is gelijk aan de nominale waarde. Er zijn geen kosten voor de aan de dienstjaar toegerekende rechten doordat iedere deelnemer in de FLNA-regeling zit.

Het actuair resultaat is een verlies als gevolg van de gewijzigde disconteringsvoet en de wijziging van de verwachte loonontwikkeling in 2019 en toekomstige jaren. Het actuair resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen van 657 duizend euro.

Naar verwachting wordt in 2020 een bedrag van 1,9 miljoen euro onttrokken. In de periode 2021-2024 wordt naar verwachting een bedrag van 7,0 miljoen euro (contante waarde van de toekomstige verplichtingen) onttrokken aan de verplichting FLNA Rotterdam, Eelde en Beek.

In de berekening is rekening gehouden met de fiscale eindheffing (52 procent) die moet worden betaald bij de uitbetaling van de FLNA-rechten.

Ontslagvergoedingen

Inkomsten en Uitgaven in Balans 2009 (IUB 2009)

Het bestuur heeft het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans 2009' geïnitieerd om de financiële positie van LVNL te verbeteren. Eén van de doelen van dit programma was de realisatie van een personeelsreductie van honderd fte binnen de support staf. Dit doel is behaald. Met een aantal oud-medewerkers is niet tot een individuele vertrekregeling gekomen. Voor deze oud-medewerkers is de wachtgeldverplichting in de ontslagvergoedingen opgenomen.

In de berekening zijn de wachtgeldverplichtingen die langer lopen dan twaalf maanden na dit boekjaar verdisconteerd tegen een disconteringsvoet van -0,09 procent (2018: 0,15 procent). Daarnaast is in de verplichting rekening gehouden met een jaarlijkse loonstijging van 2,0 procent. Het actuair resultaat is het gevolg van de gewijzigde disconteringsvoet. Het actuair resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen van 19 duizend euro negatief. De dotaties aan en vrijvallen van de verplichting zijn voornamelijk het gevolg van kleine aanpassingen van enkele uitkeringen.

Naar verwachting wordt in 2020 een bedrag van 466 duizend euro ten laste van de verplichting gebracht. In de periode 2021-2024 wordt naar verwachting 1,2 miljoen euro (contante waarde) ten laste van de verplichting gebracht en voor de jaren erna 490 duizend euro (contante waarde). In de exploitatierekening 2020 wordt geen rentebate verantwoord gegeven de geringe waarde.

Inkomsten en Uitgaven in Balans 2010 (IUB 2010)

In vervolg op het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans' heeft het LVNL-bestuur medio 2010 besloten de ingeslagen weg van optimalisatie en efficiëntieverbetering ook na 2010 voort te zetten. Daarbij is als doel gesteld de totale formatie in de periode van 2011-2014 verder af te laten nemen met 28 fte. LVNL heeft voor deze medewerkers een ontslagverplichting gevormd op basis van de overeengekomen ontslagvergoedingen of de verwachte uitkering aan de medewerkers.

In deze berekening zijn de verplichtingen die langer lopen dan twaalf maanden na dit boekjaar (de wachtgeldverplichtingen) verdisconteerd tegen een disconteringsvoet van -0,28 procent (2018: -0,22 procent). Daarnaast is in de verplichting rekening gehouden met een jaarlijkse loonstijging van 2,0 procent. Het actuair resultaat volgt uit de gewijzigde disconteringsvoet. Het actuair resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen. Het actuair resultaat is nagenoeg nul geweest.

Naar verwachting wordt in 2020 een bedrag van 63 duizend euro ten laste van de verplichting gebracht. Na 2020 zal er geen verplichting meer zijn. In de exploitatierekening 2020 wordt geen rentebate verantwoord gegeven de geringe waarde.

Gratificatie bij ambtsjubilea

De verplichting gratificatie bij ambtsjubilea is gebaseerd op de contante waarde van de toekomstige ambtsjubileumuitkeringen. Aan de bepaling van de hoogte van de verplichting ligt een actuair berekening ten grondslag. Zie onderstaande tabel voor de actuair veronderstellingen en inschattingen.

	31 december 2019	31 december 2018
Disconteringsvoet	0,9 procent	1,6 procent
Beleggingsrendement	0,0 procent LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting	0,0 procent LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting
Algemene loonstijging	<u>Operationeel personeel:</u> 2,25 procent per jaar in toekomstige jaren <u>Niet-operationeel personeel:</u> 1,5 procent in 2020 en daarna 2 procent per jaar	<u>Operationeel personeel:</u> 2,5 procent in 2019 en daarna 2,25 procent per jaar <u>Niet-operationeel personeel:</u> 2,25 procent in 2019, 1,5 procent in 2020 en daarna 2 procent per jaar
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	<u>Operationeel personeel:</u> 9,18 procent (tot 27 jaar), 4,45 procent (28-29 jaar), 6,36 procent (30-31 jaar), 2,12 procent (32-54 jaar), 0,00 procent (55-66 jaar) <u>Niet-operationeel personeel:</u> 5,00 procent (tot 29 jaar), 3,50 procent (30-39 jaar), 1,00 procent (40-66 jaar).	<u>Operationeel personeel:</u> 9,18 procent (tot 27 jaar), 4,45 procent (28-29 jaar), 6,36 procent (30-31 jaar), 2,12 procent (32-54 jaar), 0,00 procent (55-66 jaar) <u>Niet-operationeel personeel:</u> 5,00 procent (tot 29 jaar), 3,50 procent (30-39 jaar), 1,00 procent (40-66 jaar).
Arbeidsongeschiktheid	0,25 procent	0,25 procent
Ontslagkansen	Operationeel personeel 0,0 procent Niet-operationeel personeel 5 procent	Operationeel personeel 0,0 procent Niet-operationeel personeel 5 procent

De personeelslast met betrekking tot de ambtsjubilea in 2019 en de verwachting voor 2020 is:

	2019	2020
Rente over de verplichting	252	212
Aan dienstjaar toegerekende rechten	816	1.168
Actuarieel resultaat	-378	-
Toevoegen eindheffing	4.696	-
Aanpassing discontering	2.016	-
Totaal	7.402	1.380

Het actuarieel resultaat is een bate als gevolg een vrijval door in het verleden geen rekening werd gehouden met de ontslagkansen en daarmee ook het vervallen van de rechten op ambtsjubilea (vrijval van 0,8 miljoen euro). Daar tegen over staat een toename door de stijging van het aantal medewerkers en een hogere stijging van toekomstige salarisontwikkelingen plus een verlies als gevolg van een lagere disconteringsvoet (dotatie van 0,4 miljoen euro). In de berekening is vanaf dit jaar rekening gehouden met de fiscale eindheffing (52 procent) die moet worden betaald bij de uitbetaling van de ambtsjubilea als deze plaatsvindt in de FLNA-/IKV-periode (effect van 4,7 miljoen euro). Daarnaast is voor de opbouw van de ambtsjubilea voor deze groep uitgegaan van een inverdiendtijd in enkel de actieve periode. Het effect hiervan is opgenomen onder het actuarieel resultaat. Het actuarieel resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen van 7,4 miljoen euro.

In de verplichting zijn de vergoedingsrechten opgenomen voor de ambtsjubilea op 12,5 jaar, 25 jaar, 40 jaar en 50 jaar.

Naar verwachting wordt in 2020 een bedrag van 0,8 miljoen euro ten laste van de verplichting gebracht. In de periode 2021-2024 wordt naar verwachting 4,2 miljoen euro (contante waarde van de toekomstige uitkeringen) ten laste van de verplichting gebracht.

Overige personele verplichtingen

In de overige personele voorzieningen zijn voorzieningen opgenomen voor wachtgeldregelingen, ontslagvergoedingen, FPU-suppletie en aanvullende uitkeringen bij arbeidsongeschiktheid. De disconteringsvoet ultimo 2019 is -0,18 procent (2018: 0,0 procent).

De dotatie aan de voorziening is het gevolg van nieuwe WW-verplichtingen. Daarnaast zijn de dotaties aan en vrijvallen van de voorziening het gevolg van kleine aanpassingen van enkele uitkeringen.

Naar verwachting wordt in 2020 een bedrag van 1,0 miljoen euro ten laste van de voorziening gebracht. In de periode 2021-2024 wordt een bedrag van 1,4 miljoen euro ten laste van de voorziening gebracht en voor de jaren erna worden geen lasten meer verwacht. In de exploitatierekening 2020 zal de rentebate 2,5 duizend euro bedragen (2019: 0 duizend euro).

Gevoeligheidsanalyse verplichtingen inzake personeelsbeloningen

In onderstaand overzicht is de gevoeligheid weergegeven van gebruikte parameters bij de personele verplichtingen. In de tabel zijn de eindwaardes van de voorzieningen opgenomen bij:

- Disconteringsvoet +/- 1 procent (DV -1 procent).
- Disconteringsvoet + 1 procent (DV +1 procent).
- Algemene loonontwikkeling + 1 procent (Loon + 1 procent).

(bedragen in € 1.000)	Huidige stand	DV -1%	DV +1%	Loon +1%
FLNA	11.308	11.747	10.895	11.741
Ambtsjubilea	22.032	25.479	19.235	25.268
IUB 2009 *	2.180	2.249	2.115	2.259
IUB 2010 *	63	63	63	63
Overige personele voorzieningen *	2.390	2.428	2.353	2.440
Totaal	37.973	41.966	34.661	41.771

* De disconteringsvoet die is gebruikt bij het contant maken van deze verplichtingen is kleiner dan 1 procent. In bovenstaande tabel is bij de bepaling van de waarde op het moment dat de disconteringsvoet 1 procent lager is daarom uitgegaan van een negatieve rente.

24. Voorzieningen

De voorzieningen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019			2018		
	Kortlopend	Langlopend	Totaal	Kortlopend	Langlopend	Totaal
Juridische claims	9.500	-	9.500	-	-	-

Bij arrest van 15 december 2009 is door het gerechtshof Amsterdam onrechtmatig handelen van LVNL jegens Chipshol III BV vastgesteld.

Chipshol heeft LVNL bij dagvaarding van 23 januari 2019 betrokken in een schadestaatprocedure voor de rechtbank Noord-Holland (Haarlem). In deze procedure vordert Chipshol vergoeding van de door haar gestelde schade van in hoofdsom ruim 120 miljoen euro als gevolg van onjuiste mededelingen van LVNL in de periode vanaf 29 november 2002 tot 18 oktober 2005. Hangende

de procedure heeft Chipshol haar eis vermeerderd tot ruim 146 miljoen euro.

Na een conclusie van antwoord en een comparitie van partijen heeft de rechtbank Noord-Holland (Haarlem) op 8 januari 2020 LVNL veroordeeld om aan Chipshol een bedrag van 19,2 miljoen euro ter zake van schadevergoeding te betalen, en daarnaast een bedrag van 17 duizend euro ter zake van proceskosten. LVNL heeft inmiddels het meerdere boven 19 miljoen euro aan Chipshol voldaan, te weten (per 29 januari 2020) een bedrag van

206 duizend euro. Op 2 april 2020 heeft Chipshol hoger beroep aangetekend tegen het vonnis van 8 januari. Dit appel van Chipshol laat onverlet dat ook LVNL van haar zijde op een later moment in de procedure - in incidenteel appel - grieven/klachten tegen het vonnis van de rechtbank Noord-Holland naar voren kan brengen.

In verband met een betaling door de Luchthaven Schiphol aan Chipshol van een bedrag van 19 miljoen euro in 2007 ter zake van dezelfde schade heeft LVNL bij dagvaarding van 20 januari 2020 tegen Chipshol een executiekortgeding aangespannen. Bij vonnis van de voorzieningenrechter in de rechtbank Den Haag van 22 januari 2020 is het Chipshol verboden bovengenoemd vonnis van de rechtbank Noord-Holland (Haarlem) van 8 januari 2020 ten uitvoer te leggen voor wat betreft de veroordeling van LVNL tot een bedrag van 19 miljoen euro, waarbij is bepaald dat dit verbod vervalt indien en voor zover Chipshol op grond van een voor tenuitvoerlegging vatbaar rechterlijk oordeel gehouden is tot terugbetaling van het door haar van de Luchthaven Schiphol in 2007 ontvangen bedrag van 19 miljoen euro en zij daadwerkelijk tot terugbetaling zou overgaan. Op 7 februari 2020 heeft Chipshol hoger beroep ingesteld tegen dit vonnis van de voorzieningenrechter. LVNL heeft inmiddels haar memorie van antwoord ingediend.

Omdat zowel LVNL als Schiphol zijn veroordeeld tot betaling van dezelfde schade heeft LVNL de helft van de resterende 19 miljoen euro opgenomen als voorziening (9,5 miljoen euro).

25. Handels- en overige schulden

De handels- en overige schulden zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Personeelsgerelateerde schulden	9.617	7.542
Belastingen en sociale verzekeringspremies	17.146	13.193
Crediteuren	12.528	14.521
Overige schulden	2.175	4.820
Nog te betalen rente	511	468
Inhuur personeel	947	806
KNMI	237	214
NSA	312	324
Kassiersfunctie EUROCONTROL	13.123	17.255
Totaal	56.596	59.143

LVNL vervult de kassiersfunctie voor het KNMI in de heffingszone NSAA. De schuld aan het KNMI bedraagt het aandeel in de ontvangen heffingen NSAA die LVNL nog moet afdragen aan het KNMI.

LVNL vervult de kassiersfunctie voor de NSA in de heffingszone en-route. De schuld aan de NSA bedraagt het aandeel in de ontvangen heffingen en-route die LVNL nog moet afdragen aan de NSA.

De kassiersfunctie EUROCONTROL geeft de positie aan die LVNL heeft als gevolg van de kassiersfunctie die LVNL voor EUROCONTROL uitvoert. LVNL ontvangt vanuit de heffingen en-route het aandeel in de tarieven voor en-route dienstverlening. Vanuit deze ontvangsten moet LVNL de bijdrage in de kosten EUROCONTROL financieren. Deze betaling vindt niet plaats via afdracht van ontvangen heffingen, maar door afdracht van een vast bedrag aan contributie. De contributie is een bijdrage aan de werkelijke kosten van EUROCONTROL. Hierdoor kan een onder- of overdekking ontstaan op de financiering van de afgedragen contributie via de tarieven en de werkelijk betaalde contributie via de vaste bijdrage.

Daarnaast kan er een verschil zijn in de werkelijke kosten EUROCONTROL en de begrote kosten EUROCONTROL bij het bepalen van het tarief. Met ingang van 2015 is EUROCONTROL-MUAC eveneens onderdeel geworden van het kosten- en volumerisico zoals dat ook voor LVNL geldt. Dit betekent dat ook voor EUROCONTROL-MUAC de consequenties van deze risico's voor het aan EUROCONTROL-MUAC en/of gebruikers toe te rekenen deel van het exploitatieresultaat moet worden bepaald. Dit leidt ertoe dat LVNL vanuit de rol van kassiersfunctie voor EUROCONTROL-MUAC dergelijke verrekeningseffecten moet faciliteren. In een situatie waarin de thans gerapporteerde schuldpositie uit hoofde van de kassiersfunctie EUROCONTROL niet volledig wordt verrekend met de gebruikers via de toekomstige tarieven, is het aan de Nederlandse Staat om voor LVNL te bepalen wat met deze positie moet worden gedaan. Dit resultaat, ultimo 2019 een schuld van 20,2 miljoen euro (2018: 24,7 miljoen euro), wordt dus gecompenseerd door verrekening in toekomstige tarieven of komt toe aan de Nederlandse Staat.

Daarnaast geeft deze post de nog door LVNL te ontvangen gelden weer op de openstaande vorderingen van EUROCONTROL, ultimo 2019 een vordering van 7,0 miljoen euro (2018: 7,5 miljoen euro). Om een beter inzicht te geven in de positie die LVNL heeft als gevolg van de kassiersfunctie zijn beide posities gesaldeerd opgenomen, omdat beide posities betrekking hebben op de ontvangsten uit tarieven. De post is onder de overige schulden opgenomen, omdat EUROCONTROL meer heeft te verrekenen in haar tarieven dan dat er aan debiteurenpositie uitstaat.

De personeelsgerelateerde schulden worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Vakantietoelagen	4.709	4.438
Verlofdagen	3.516	3.014
Overige personeelsgerelateerde schulden	1.392	90
Totaal	9.617	7.542

De stijging van de overige personeel gerelateerde schulden is een reservering voor het uitkeren van een bonus voor de verkoop van verkooeverdagen in 2018 en 2019 zodat het operationeel personeel kon worden ingezet op strategische projecten. Deze bonus wordt uitgekeerd in 2020.

De belastingen en sociale verzekeringspremies worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Loonheffing	10.330	9.283
Omzetbelasting	4.794	2.122
Pensioenpremie	2.022	1.788
Totaal	17.146	13.193

De stijging van schuld met betrekking tot de omzetbelasting wordt veroorzaakt door de btw-suppletie over de samenwerking LVNL en Defensie in het kader van de realisatie van 1ATM. Afstemming met de Belastingdienst heeft er toe geleid dat de onderlinge prestaties als btw-belaste prestaties zijn aangemerkt. Hiertoe heeft LVNL de verplichting opgelegd gekregen om over de jaren 2015 tot en met 2019 suppleties in te dienen. In totaal bedragen de suppleties 2,9 miljoen, af te dragen aan de Belastingdienst in 2020.

De overige schulden worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Overige personeelskosten	42	146
Advieskosten	176	268
Onderhoudskosten	256	595
Energiekosten	184	149
Diverse algemene kosten	1.517	3.662
Totaal	2.175	4.820

26. Financiële instrumenten

Met de uitvoering van haar wettelijke taak is LVNL blootgesteld aan een verscheidenheid aan financiële risico's. De risico's zijn in te delen naar kredietrisico, liquiditeitsrisico en marktrisico (waaronder het risico op rentewijzigingen en het wijzigen van valutakoersen).

Transacties in financiële instrumenten kunnen erin resulteren dat LVNL financiële risico's overgedragen krijgt van of overdraagt aan een derde partij. De risicobeheersing van LVNL is erop gericht om de negatieve effecten van de geïdentificeerde risico's op liquiditeit en op het resultaat, en daarmee op de tarieven voor luchtverkeersdienstverlening, te beperken. LVNL handelt niet in financiële instrumenten.

Kredietrisico

Kredietrisico ontstaat uit liquide middelen uitstaand bij banken en uit openstaande vorderingen op derden, waarbij de tegenpartij niet aan haar contractuele verplichten kan voldoen.

In onderstaand overzicht is de blootstelling aan het kredietrisico weergegeven. Verondersteld wordt dat de nominale waarde van de vorderingen na aftrek van de voorziening voor geschatte oninbaarheid de reële waarde benadert.

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Vorderingen	61.060	83.425
Geldmiddelen en kasequivalenten	2.565	19.806
Totaal	63.625	103.231

Op de uitstaande vorderingen loopt LVNL kredietrisico. Voor het overgrote deel bestaan de vorderingen van LVNL uit debiteuren met betrekking tot verstrekte luchtverkeersdienstverlening. Uit de ouderdomsanalyse van de openstaande vorderingen valt af te leiden dat het betaaldedrag van de debiteuren is verslechterd ten opzichte van 2018. 6,2 procent van de vorderingen (1,3 procent in 2018) heeft een vervaldatum ouder dan twee maanden. Deze stijging is het gevolg van een aantal faillissementen in 2019 van luchtvaartmaatschappijen als Thomas Cook en Jet Airways. Ten behoeve van het risico op oninbaarheid is een voorziening dubieuze debiteuren gevormd. Daarnaast is bij LVNL en het CRCO EUROCONTROL een debiteurenbeleid van kracht. Bij het opstellen van de voorziening is nog geen rekening gehouden met eventuele effecten vanuit gevolgen van corona.

Ouderdomsanalyse debiteuren 2019:

(bedragen in € 1.000)	Bruto	Voorzien	Netto
Niet vervallen	30.252	-307	29.945
3-6 maanden vervallen	1.212	-737	475
Meer dan 6 maanden vervallen	771	-504	267
Totaal	32.235	-1.548	30.687

De ouderdom van de debiteuren per 31 december 2018:

(bedragen in € 1.000)	Bruto	Voorzien	Netto
Niet vervallen	40.549	-649	39.900
3-6 maanden vervallen	52	-11	40
Meer dan 6 maanden	478	-422	57
Totaal	41.079	-1.082	39.998

Mutaties in de voorziening voor oninbaarheid zijn als volgt te specificeren:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Stand per 1 januari	-1.082	-941
Onttrekkingen	76	172
Vrijval / Dotaties	-542	-313
Boekwaarde	-1.548	-1.082

Naast het risico op oninbaarheid van debiteuren loopt LVNL risico op het in gebreke blijven van partijen waarmee op basis van vooruitbetalingen afspraken zijn gemaakt over de levering van toekomstige diensten en/of nog te leveren producten. Deze post overlopende activa is verantwoord onder de vorderingen. LVNL dekt dit risico af door zorgvuldige leveranciersbeoordelingen en waar noodzakelijk zijn bankgaranties vereist bij vooruitbetalingen aan leveranciers.

LVNL is verplicht tot schatkistbankieren. Dit betekent dat LVNL alleen liquide middelen aanhoudt op een rekening-courant bij het ministerie van Financiën. LVNL beoordeelt het kredietrisico op het aanhouden van liquide middelen bij het ministerie van Financiën als zijnde nihil. Samenvattend acht LVNL bij het opstellen van het jaarverslag 2019 het kredietrisico gering.

Liquiditeitsrisico

Liquiditeitsrisico is het risico dat LVNL over onvoldoende middelen beschikt om aan de directe verplichtingen te voldoen. Bij het beoordelen van het liquiditeitsrisico maakt LVNL gebruik van kasstroomvooruitzichten. Om het liquiditeitsrisico te beheersen zorgt LVNL voor voldoende liquide middelen en kredietfaciliteiten.

Bij de beoordeling van het liquiditeitsrisico is uitgegaan van de contractuele kasstroom. De contractuele kasstroom is inclusief eventuele renteverplichtingen (bij leningen en leaseverplichtingen).

De niet-afgeleide financiële instrumenten in onderstaand overzicht zijn opgenomen tegen de reële waarde, behoudens de posten vooruitontvangen baten en handels- en overige schulden. Van deze laatste posten is de boekwaarde gepresenteerd. De boekwaarde van de vooruitontvangen baten en handels- en overige schulden benadert de reële waarde. Voor de bepaling van de reële waarde van de verplichtingen uit hoofde van leningen is de discounted cash flow methode gebruikt op basis van de rentepercentages die van toepassing zijn op schatkistbankieren.

(bedragen in € 1.000)	Reële waarde	Contractuele kasstroom	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	91.569	-94.530	-9.356	-23.644	-61.530
Handels- en overige schulden	46.979	-46.979	-46.979	-	-
Leaseverplichtingen	51.552	-51.552	-3.836	-15.344	-32.372
Totaal	190.100	-193.061	-60.171	-38.988	-93.902

Afgeleide financiële verplichtingen

Voor het risico < 1 jaar heeft LVNL in 2019 27,6 miljoen euro middelen ter beschikking: 2,6 miljoen euro aan geldmiddelen en kasequivalenten, 25,0 miljoen euro rekening-courant faciliteit bij het ministerie van Financiën.

Het liquiditeitsrisico beoordeelt LVNL als gering.

Marktrisico

Marktrisico betreft het risico op liquiditeit- en resultaatwijzigingen door veranderingen in de markt, zoals wijzigingen in rentetarieven en gewijzigde valutakoersen. Voor de beheersing van marktrisico's zijn richtlijnen vastgesteld door LVNL.

Onderstaande posten zijn opgenomen tegen de nominale waarde. De nominale waarde benadert de reële waarde.

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Financiële activa		
Vorderingen	61.060	83.425
Geldmiddelen en kasequivalenten	2.565	19.806
Boekwaarde	63.625	103.231

(bedragen in € 1.000)	2019			2018		
	Boek-waarde	Toe-name	Af-name	Boek-waarde	Toe-name	Af-name
Rentemutatie met 100 basispunten						
Financiële activa						
Vorderingen	61.060	611	-611	83.425	834	-834
Geldmiddelen en kasequivalenten	2.565	26	0	19.806	198	0
Gevoeligheid kasstromen (netto)		637	-611		1.032	-834

27. Niet in de balans opgenomen verplichtingen

De voorwaardelijke en investeringsverplichtingen bestaan onder meer uit:

(bedragen in € 1.000)	2019	2018
Materiële vaste activa in bestelling en huurcontracten	23.452	67.499
Overige inkoopverplichtingen	21.409	25.968
Verplichting jegens de Staat der Nederlanden	6.645	6.645
Totaal	51.506	100.112

De verplichting jegens de Staat der Nederlanden betreft het verschil tussen de taxatiewaarde en de boekwaarde van gebouwen en terreinen op het moment van verzelfstandiging van LVNL. Het bedrag is opeisbaar op het moment dat LVNL in liquidatie gaat, overgenomen wordt of fuseert.

Leaseverplichtingen

LVNL maakt voor haar bedrijfsvoering gebruik van operationele leases. Het gaat voornamelijk om erfpacht en huur van gebouwen. De leasecontracten variëren in looptijd en een aantal leasecontracten bevat bovendien verlengopties. De contractuele condities kunnen heronderhandeld worden bij een eventuele verlenging. Als gevolg van voortschrijdend inzicht, in het kader van de nieuwe lease standaard 'IFRS 16', heeft LVNL met ingang van boekjaar 2019 de operationele leases op de balans verwerkt.

In 2018 waren de operationele leaseverplichtingen voor 26,6 miljoen euro verantwoord onder de niet in de balans opgenomen verplichtingen, onder de materiële vaste activa (gebouwen en terreinen) en onder de algemene kosten (gebruikersrechten en huisvestingskosten). Toepassing van de IFRS 16 grondslag, specifiek de heroverweging van de verlengingsopties, heeft geleid tot verlenging van de gebruiksduur van de erfpachtcontracten en daarmee aanpassing van de leaseverplichting per 1 januari naar 37,4 miljoen euro voor gebouwen/terreinen en 2,6 miljoen euro voor inventaris.

Juridische procedures

In voorgaande jaren werd hier een toelichting verstrekt over de juridisch procedure inzake Chipshol. Op 8 januari 2020 is LVNL veroordeeld om aan Chipshol een schadevergoeding te betalen. Voor een verdere toelichting zie paragraaf 24 Voorzieningen, juridische claims.

Schadeclaims overig

Op 13 februari 2019 vond een aanrijding plaats tussen een Boeing 747-406 (M) van de KLM en een Boeing 787-9 van de KLM. De KLM heeft begin 2020 LVNL aansprakelijk gesteld voor de schade. De afwikkeling van de schadezaak is nog aanhangig. LVNL is voor dergelijke schade verzekerd en heeft daarom geen voorziening opgenomen.

Op 9 juli 2019 vond een aanrijding plaats tussen een Airbus 320-200 van Easyjet en een Boeing 737-800 van de KLM. De KLM heeft in 2019 LVNL aansprakelijk gesteld voor de schade. De afwikkeling van de schadezaak is nog aanhangig. LVNL is voor dergelijke schade verzekerd en heeft daarom geen voorziening opgenomen.

Naast de hierboven genoemde procedures loopt er nog een beperkt aantal kleine procedures. Hiervoor zijn indien nodig reserveringen opgenomen.

Verplichting FLNA/IKV

De verplichting uit hoofde van de niet-afgefinancierde opgebouwde FLNA-/IKV-rechten bedraagt 551 miljoen euro per 31 december 2019 (2018: 503 miljoen euro). Er is geen voorziening verantwoord op de balans voor de overige FLNA- en IKV-rechten van de luchtverkeersleiders op Amsterdam Airport Schiphol en de nog niet-afgefinancierde FLNA- en IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek. Het betreft hier een uitzondering op de toepassing van IAS 19, zoals is opgenomen onder toelichting 2 Overeenstemmingsverklaring.

De algemene aanname is dat voor medewerkers die reeds gebruikmaken van de FLNA-regeling niets wijzigt. Indien nog actieve medewerkers al een keuze hebben gemaakt voor de FLNA- of IKV-regeling, wordt hun keuze als zodanig verwerkt in de

voorziening. Voor medewerkers die nog geen keuze hebben gemaakt worden de uitgangspunten gehanteerd die in onderstaande tabel zijn weergegeven. In 2017 is de IKV-regeling ingevoerd. Gedurende 2018 is het loopbaanbeleid ingevoerd. De invoering van het loopbaanbeleid heeft effect op de hoogte van de verplichting.

	31 december 2019 FLNA/IKV-recht op 55 jaar	31 december 2019 FLNA/IKV-recht op 58 jaar	31 december 2019 FLNA/IKV-recht op 60 jaar
Startdatum FLNA/IKV	57 jaar, 2 jaar opschorten	60 jaar, 2 jaar opschorten	62 jaar, 2 jaar opschorten
Uitkeringsduur FLNA	10 jaar	7 jaar	5 jaar
Uitkeringsduur IKV	Tot aan AOW-datum	Tot aan AOW-datum	Tot aan AOW-datum
Eindleeftijd FLNA/IKV	Maximaal tot AOW-datum	Maximaal tot AOW-datum	Maximaal tot AOW-datum
Basisrecht FLNA	750 procent	530 procent	400 procent
IKV-recht	Per individu bepaald	Per individu bepaald	Per individu bepaald
Uitkering FLNA/IKV	Variabel over uitkeringsduur	Variabel over uitkeringsduur	Variabel over uitkeringsduur
AOW-compensatie FLNA	Nee, tenzij de medewerker op 1 augustus 2017 reeds een FLNA-uitkering ontving	Nee, tenzij de medewerker op 1 augustus 2017 reeds een FLNA-uitkering ontving	Nee, tenzij de medewerker op 1 augustus 2017 reeds een FLNA-uitkering ontving
AOW-compensatie IKV	Geen compensatie	Geen compensatie	Geen compensatie

Zie onderstaande tabel voor de actuariële veronderstellingen en overige uitgangspunten.

	31 december 2019	31 december 2018
Disconteringsvoet	0,9 procent	1,7 procent
Beleggingsrendement	0,0 procent LVNL beschikt	0,0 procent LVNL beschikt
Algemene loonstijging	2,25 procent per jaar in toekomstige jaren	2,50 procent in 2019 en 2,25 procent jaarlijks in de
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte
Arbeidsongeschiktheid	0,25 procent	0,25 procent
Ontslagkansen	0,0 procent	0,0 procent

De belangrijkste oorzaak van de wijziging van de verplichting is de daling van de disconteringsvoet, dit leidt tot verlies van 61 miljoen euro.

In de berekening is rekening gehouden met de fiscale eindheffing (52 procent) die moet worden betaald bij de uitbetaling van de FLNA-/IKV-rechten.

De regeling wordt gefinancierd zodra de uitkeringen zich voordoen. De vergoeding die LVNL betaalt aan de FLNA-/IKV-gerechtigden die in het boekjaar gebruikmaken van de FLNA-/IKV-regeling (niet-actief personeel) is verantwoord onder de pensioenlasten (voor 2019 een bedrag van 13,6 miljoen euro). De verwachte onttrekking in 2020 bedraagt 14,4 miljoen euro.

Gevoeligheidsanalyse FLNA-/IKV-verplichting

In onderstaand overzicht is de gevoeligheid weergegeven van gebruikte parameters. In de tabel zijn de eindwaardes van de verplichting opgenomen bij:

- Disconteringsvoet +/- 1 procent (DV -1 procent),
- Disconteringsvoet + 1 procent (DV +1 procent),
- Algemene loonontwikkeling + 1 procent (Loon + 1 procent),

(bedragen in € 1.000)				
	Huidige stand	DV -1%	DV +1%	Loon +1%
FLNA	551.425	644.102	476.697	645.075

Overige

Op 15 augustus 2016 heeft de rechtbank van Amsterdam uitspraak gedaan ten gunste van de voormalig CEO. Met deze uitspraak kan hij na zijn uitdiensttreding bij LVNL aanspraak maken op de FLNA- (vervangende) regeling tot en met de maximale bezoldiging vanuit deze regeling. Omdat betrokkene tijdens het verslagjaar elders een dienstbetrekking heeft met inkomsten die de maximale bezoldiging van genoemde vervangende regeling overstijgt, bestaat vanaf en gedurende deze indiensttreding geen aanspraak op bezoldiging vanuit genoemde regeling en is de aanspraak als een voorwaardelijke verplichting geclassificeerd.

28. Gebeurtenissen na balansdatum

Coronavirus classificeert als gebeurtenis na balansdatum en de effecten op LVNL zijn geduid in paragraaf 3 inzake de continuïteit.

29. Toelichting op het kasstroomoverzicht

Netto-kasstroom uit operationele activiteiten

In 2019 genereert LVNL een netto-kasstroom uit operationele activiteiten van 16,3 miljoen euro negatief (2018: 35,3 miljoen euro positief). Dit wordt primair veroorzaakt door een afname in de ontvangsten door een daling van de tarieven voor luchtverkeersdienstverlening en een toename van de uitgaven aan personeel en leveranciers. De toename van het personeelsbestand en een stijging van de cao-lonen zijn de belangrijkste drijvers achter de gestegen uitgaven. De hogere leveranciersuitgaven corresponderen met de toegenomen algemene kosten. De vermeerdering van de jaarlijkse contributie aan MUAC is de belangrijkste oorzaak van de gedaalde kasstroom vanuit de kassiersfunctie.

Netto-kasstroom uit investeringsactiviteiten

De kasstroom uit investeringen is gestegen ten opzichte van vorig jaar; 65,9 miljoen euro (2018 62,6 miljoen euro). In 2019 is de kasstroom uit investeringsactiviteiten in belangrijke mate bepaald door bestedingen aan de ontwikkeling van het luchtverkeersleidingssysteem iCAS, de nieuwbouw Polaris, verbouwing van de toren op Schiphol-Centrum, ontwikkeling Lelystad Airport en de samenwerking met Defensie. Voor een toelichting op de lopende projecten zie de toelichting in paragraaf 15 Immateriële vaste activa en paragraaf 16 Materiële vaste activa.

Netto-kasstroom uit financieringsactiviteiten

In 2019 heeft LVNL drie nieuwe leningen opgenomen met een totale waarde van 65,0 miljoen euro. De leningen hebben betrekking op iCAS en het nieuwe Polaris gebouw van LVNL op Schiphol. Hierdoor is een sterke toename zichtbaar in de kasstroom uit financieringsactiviteiten

30. Specificatie naar heffingszone

LVNL verleent haar diensten in de volgende heffingszones:

- a) **En-route** - De en-route dienstverlening omvat de algemene dienstverlening, inclusief naderingsverkeersleiding van de luchthaven.
- b) **Terminal** - De terminal dienstverlening omvat de torendienstverlening op de luchthavens Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport.
- c) **NSAA** - De NSAA-dienstverlening betreft met name het helikopterverkeer in het gebied North Sea Area Amsterdam.

Volgens de EU-verordening EU 550/2004 moet LVNL een transparante verantwoording opstellen. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen de kosten voor het verlenen van luchtverkeersdiensten en de diensten die een provider levert, anders dan het verlenen van luchtverkeersdiensten. De kosten van luchtverkeersdiensten bestaan uit alle kosten die worden gemaakt om de gebruiker in het luchtruim te voorzien van luchtvaartnavigatie. Er is geen sprake van gesegmenteerde informatie volgens de IFRS-standaard IFRS 8.

Overige diensten zijn activiteiten die LVNL verricht buiten haar wettelijke taak. Het gaat hier om werkzaamheden die LVNL verricht voor bijvoorbeeld de civiel-militaire samenwerking en de verhuur van ruimte die 'tijdelijk' niet wordt gebruikt. In overleg met en met instemming van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is besloten om deze diensten vanaf 2016 afzonderlijk te presenteren als Overige diensten in zowel de begroting als de jaarrekening.

(bedragen in € 1.000)			
2019	Wettelijke taak Verlenen van luchtverkeersdiensten	Overige diensten	Totaal
Omzet	200.615	-	200.615
Overige opbrengsten	17.105	7.111	24.216
Bedrijfsopbrengsten	217.720	7.111	224.831
Kosten	251.473	7.111	258.584
Resultaat	-33.753	0	-33.753

De uitsplitsing naar heffingszones over 2019 is als volgt:

2019	Verreken methodiek			Totaal
	Prestatiesturing En-route	N+2 Terminal	NSAA	Wettelijke taak Luchtverkeersdiensten
Omzet	136.663	61.593	2.359	200.615
Overige opbrengsten	7.438	9.517	150	17.105
Bedrijfsopbrengsten	144.101	71.110	2.509	217.720
Kosten	173.729	75.789	1.955	251.473
Resultaat	-29.628	-4.679	554	-33.753
Resultaatbestemming				
Bestemmingsfonds	-15.923	-1.015	-	-16.938
Egalisatiereserve	-13.705	-3.664	554	-16.815
	-29.628	-4.679	554	-33.753

Op de heffingszones en-route en terminal zijn negatieve resultaten behaald. Dit komt vooral door te teruggave van de positieve resultaten vanuit de prestatiesturing die verrekend moeten worden via de tarieven. Hierdoor ontstaat er een negatief resultaat op de heffingszones in het boekjaar.

Voor en-route is er in 2019 een bedrag van 16,0 miljoen euro teruggegeven aan de gebruikers, voor terminal is dat 6,9 miljoen euro. In totaal is dus een bedrag teruggegeven van 22,9 miljoen euro.

De uitsplitsing over 2018 is als volgt:

(bedragen in € 1.000)			
2018	Wettelijke taak Verlenen van luchtverkeerdiensten	Overige diensten	Totaal
Omzet	208.745	-	208.745
Overige opbrengsten	13.514	5.862	19.376
Bedrijfsopbrengsten	222.259	5.862	228.121
Kosten	217.910	5.862	223.772
Resultaat	4.349	0	4.349

2018	Verreken methodiek			Totaal
	Prestatiesturing En-route	N+2 Terminal	NSAA	Wettelijke taak Luchtverkeerdiensten
Omzet	142.485	64.058	2.202	208.745
Overige opbrengsten	5.565	7.764	185	13.514
Bedrijfsopbrengsten	148.050	71.822	2.387	222.259
Kosten	146.345	69.847	1.718	217.910
Resultaat	1.705	1.975	669	4.349
Resultaatbestemming				
Bestemmingsfonds	2.268	563	-	2.831
Egalisatiereserve	-563	1.412	669	1.518
	1.705	1.975	669	4.349

Op alle heffingszones zijn in 2018 positieve resultaten behaald.

31. Gerelateerde partijen

De Staat der Nederlanden en de minister van Infrastructuur en Waterstaat

De Staat der Nederlanden is verantwoordelijk voor de wetgeving voor het verlenen van luchtverkeersdiensten. Uit artikel 5.14, lid 1, van de Wet luchtvaart blijkt dat binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersdiensten kunnen worden verleend door: a) LVNL en b) de minister van Defensie. Uit artikel 5.14, lid 2, van de Wet luchtvaart blijkt dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Defensie samen bepalen welke instanties luchtverkeersdiensten mogen verlenen.

Door de minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt jaarlijks bepaald welk deel LVNL ontvangt vanuit de verrekeningen EUROCONTROL en hoe LVNL deze moet bestemmen.

Voor 2019 is deze als volgt bepaald:

Verrekeningen EUROCONTROL (bedragen in € 1.000)	11.096
--	---------------

Af:		
Vergoeding vrijgestelde vluchten	-1.899	
Vergoeding VFR	-593	
Vergoeding Bonaire	-649	
Totaal		-3.141

Vrij besteedbaar deel verrekeningen EUROCONTROL 2019	7.955
---	--------------

Omdat de luchthaven Lelystad nog niet in gebruik is en daarom niet kan worden verrekend in de tarieven heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten om het vrij besteedbare deel (8,0 miljoen euro) van de verrekeningen EUROCONTROL te gebruiken voor compensatie van de ontwikkelkosten en exploitatiekosten voor deze luchthaven.

● Stichting

KDC
Stichting KDC (Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol). Deze stichting heeft als doel het ontwikkelen en integreren van kennis om te komen tot oplossingen die het mogelijk maken de positie van de luchtvaart in Nederland in het algemeen en de Mainportpositie van Amsterdam Airport Schiphol in Europa in het bijzonder, zeker te stellen en uit te bouwen. In deze stichting nemen naast LVNL ook Schiphol Nederland B.V. en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij deel.

Plaats van vestiging

=

Schiphol

Direct/indirect belang

33 %

● Stichting

Bas
Stichting Bas (Bewonersaanspreekpunt Schiphol). Deze stichting is opgericht door LVNL en Schiphol Nederland B.V. met als doel de registratie, behandeling, analyse en rapportage van klachten over luchtvaartactiviteiten die op en in de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol plaatsvinden, het geven van informatie daarover en al hetgeen met het bovenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn.

Plaats van vestiging

=

Schiphol

Direct/indirect belang

50 %

Joint ventures

LVNL heeft belangen in een tweetal joint ventures waarin LVNL gezamenlijke zeggenschap uitoefent in bedrijfsvoering en financieel beleid; Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol en Stichting Bewonersaanspreekpunt Schiphol. Deze joint ventures worden gewaardeerd volgens de netto-vermogenswaardemethode. Voor 2019 en 2018 is de nettovermogenswaarde van deze joint ventures gelijkgesteld aan 0 euro.

Voor beide stichtingen heeft LVNL geen oprichtingskapitaal gestort. De kosten van de door deze stichtingen verrichte diensten zijn opgenomen onder de algemene kosten in de exploitatierekening.

In 2019 bedragen de kosten voor Stichting KDC 57 duizend euro (2018: 59 duizend euro) en voor Stichting Bas 228 duizend euro (2018: 228 duizend euro).

Topfunctionarissen

Voor informatie over transacties met de bestuursleden en de leden van de raad van toezicht verwijzen wij naar toelichting 32. Er zijn in 2019 geen andere transacties geweest dan salarissen en de verstrekte vergoedingen genoemd in de toelichting.

32. Rapportage WNT

Algemeen

Per 1 januari 2013 is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) in werking getreden. LVNL valt hierbij onder regime 2, waar het algemene bezoldigingsmaximum van toepassing is. In 2019 is de geldende norm hiervoor 194 duizend euro (2018: 189 duizend euro).

Topfunctionarissen: bestuur

Het bestuur is belast met de dagelijkse leiding van LVNL en vertegenwoordigt LVNL in en buiten rechte. Bestuursleden worden voor een periode van ten hoogste vijf jaren benoemd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat op voordracht van de raad van toezicht. Herbenoeming kan telkens voor een periode van maximaal vijf jaar plaatsvinden. Het bestuur van LVNL volgt de principes van collegiaal bestuur. Het bestuur geeft leiding aan de organisatie en de

daarbinnen onderkende bedrijfsprocessen. Het bestuur hanteert het Reglement inrichting en bedrijfsvoering LVNL (Bestuursreglement).

Michiel van Dorst had in 2019 een hogere bezoldiging dan de geldende norm van 194 duizend euro. De bezoldiging van Michiel van Dorst is conform een gezamenlijk besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Binnenlandse Zaken, met instemming van de ministerraad.

Onderstaande tabel toont de bestuurdersbeloningen in 2019.

(bedragen in € 1)	Beloning	Pensioen- premies	WNT- bezoldiging	Individueel bezoldigings- maximum
Michiel van Dorst (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	207.242	21.758	229.000	229.000
Marlou Banning (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	172.982	21.018	194.000	194.000
Totaal	380.224	42.776	423.000	423.000

De pensioenpremies betreffen het werkgeversdeel van de pensioenkosten. De bezoldiging van de individuele bestuurders wordt door de raad van toezicht vastgesteld. De bestuursleden hebben een full time dienstverband van 38 uur. Onderstaande tabel toont de bezoldiging van de bestuursleden in 2018.

(bedragen in € 1)	Beloning	Pensioen- premies	WNT- bezoldiging	Individueel bezoldigings- maximum
Michiel van Dorst (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	208.714	20.286	229.000	229.000
Marlou Banning (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	169.605	19.395	189.000	189.000
Totaal	378.319	39.681	418.000	418.000

* Door een aanpassing in het bezoldigingsmaximum in de loop van het boekjaar naar 189 duizend euro is de vergoeding van Marlou Banning in 2019 nog aangevuld tot het geldende bezoldigingsmaximum over 2018 van 189 duizend euro.

Overzicht niet-topfunctionarissen

De rapportagegrens voor de niet-topfunctionarissen bedraagt 194 duizend euro bij een fulltime dienstverband (38 uur). Er is een aantal medewerkers met een parttime dienstverband. De voor hen toepasselijke rapportagegrens is als volgt:

Uren per week	Rapportage- grens in euro
26,60 (70%)	135.800
30,00 (79%)	153.158
30,40 (80%)	155.200
31,65 (83%)	161.582
32,30 (85%)	164.900
34,20 (90%)	174.600

2019

(bedragen in € 1)							
	Funcionaam ultimo 2019	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2019	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2019	WNT bezoldiging 2019	Datum uit dienst
1	Director / Unit manager	okt-92	38:00	331.215	24.391	355.605	
2	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38:00	295.264	30.664	325.928	
3	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38:00	297.715	23.674	321.389	
4	Supervisor / Unit Manager	okt-92	38:00	297.715	23.674	321.389	
5	Supervisor	sep-86	38:00	279.300	30.389	309.689	
6	Supervisor / Unit Manager	nov-95	38:00	284.623	23.623	308.246	
7	Supervisor	okt-88	38:00	281.812	23.568	305.380	
8	Supervisor	sep-85	38:00	264.849	29.430	294.279	
9	Supervisor	apr-88	38:00	264.378	29.416	293.794	
10	Supervisor	aug-95	38:00	270.780	23.008	293.788	
11	Supervisor	nov-89	38:00	268.101	22.948	291.048	
12	Supervisor	aug-84	38:00	260.065	30.014	290.079	
13	Supervisor	jan-90	38:00	265.010	23.008	288.017	
14	Supervisor	jan-97	38:00	261.648	23.008	284.655	
15	Supervisor / General	nov-91	38:00	260.103	22.994	283.097	
16	Supervisor	mei-93	38:00	259.670	23.008	282.677	
17	Supervisor	apr-91	38:00	259.528	22.984	282.512	
18	Supervisor	okt-92	38:00	258.703	22.994	281.697	
19	Supervisor	okt-92	38:00	256.998	22.933	279.931	
20	Supervisor	jan-91	38:00	250.348	29.516	279.864	
21	Supervisor	nov-93	38:00	256.793	22.946	279.739	
22	Supervisor	aug-97	38:00	256.793	22.946	279.739	
23	Supervisor	apr-91	38:00	255.838	22.922	278.760	
24	Supervisor	apr-87	38:00	255.520	22.933	278.453	
25	Supervisor	apr-88	38:00	253.943	22.876	276.819	
26	Supervisor	mei-97	38:00	251.837	22.924	274.760	
27	Supervisor	sep-99	38:00	252.074	22.597	274.672	
28	Supervisor	sep-90	38:00	251.488	22.401	273.888	
29	Supervisor	mei-92	38:00	251.012	22.388	273.400	
30	Supervisor	okt-96	38:00	249.393	22.773	272.166	
31	Supervisor	feb-00	38:00	249.541	22.583	272.124	
32	Supervisor	mei-89	38:00	248.983	22.855	271.838	
33	Supervisor	aug-97	38:00	248.710	22.749	271.459	
34	Supervisor	jan-97	38:00	248.401	22.631	271.032	

2018

(bedragen in €)						
Funcionaam ultimo 2018	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2018	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2018	WNT bezoldiging 2018	
1	Director / Unit manager	okt-92	38:00	330.863	22.219	353.082
2	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38:00	299.752	22.266	322.018
3	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38:00	294.941	21.758	316.699
4	Supervisor / Unit Manager	okt-92	38:00	276.112	21.758	297.870
5	Supervisor	sep-86	38:00	280.932	23.535	304.466
6	Supervisor / Unit Manager	nov-95	38:00	290.870	21.664	312.535
7	Supervisor	okt-88	38:00	284.408	21.631	306.038
8	Supervisor	sep-85	38:00	271.116	21.114	292.230
9	Supervisor	apr-88	38:00	264.558	21.063	285.621
10	Supervisor	aug-95	38:00	272.902	21.114	294.017
11	Supervisor	nov-89	38:00	262.764	21.114	283.878
12	Supervisor	aug-84	38:00	265.369	27.416	292.785
13	Supervisor	jan-90	38:00	269.661	21.114	290.775
14	Supervisor	jan-97	38:00	250.511	21.114	271.625
15	Supervisor / General	nov-91	38:00	265.526	21.063	286.589
16	Supervisor	mei-93	38:00	251.245	21.114	272.359
17	Supervisor	apr-91	38:00	249.723	21.114	270.837
18	Supervisor	okt-92	38:00	245.435	21.063	266.498
19	Supervisor	okt-92	38:00	257.665	21.063	278.728
20	Supervisor	jan-91	38:00	250.871	21.804	272.675
21	Supervisor	nov-93	38:00	241.436	21.014	262.449
22	Supervisor	aug-97	38:00	243.521	21.014	264.535
23	Supervisor	apr-91	38:00	242.578	20.989	263.567
24	Supervisor	apr-87	38:00	246.608	21.063	267.671
25	Supervisor	apr-88	38:00	240.839	20.952	261.791
26	Supervisor	mei-97	38:00	262.407	21.028	283.436
27	Supervisor	sep-99	38:00	229.415	20.529	249.944
28	Supervisor	sep-90	38:00	227.874	20.529	248.403
29	Supervisor	mei-92	38:00	221.908	20.482	242.390
30	Supervisor	okt-96	38:00	255.392	20.850	276.242
31	Supervisor	feb-00	38:00	245.774	20.482	266.256
32	Supervisor	mei-89	38:00	245.386	21.114	266.501
33	Supervisor	aug-97	38:00	240.411	20.838	261.249
34	Supervisor	jan-97	38:00	257.758	20.729	278.487

2019

(bedragen in € 1)		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2019	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2019	WNT bezoldiging 2019	Datum uit dienst
	Funcionaam ultimo 2019						
35	Supervisor	nov-96	38:00	245.960	22.161	268.121	
36	Supervisor	nov-97	38:00	244.328	22.769	267.097	
37	Supervisor	jan-99	38:00	243.985	22.211	266.196	
38	Supervisor	jul-00	38:00	242.885	22.222	265.107	
39	Supervisor	nov-93	35:28	240.946	22.356	263.302	
40	Verkeersleider	okt-88	38:00	232.603	29.394	261.998	
41	Supervisor	okt-97	38:00	239.426	22.401	261.827	
42	Supervisor	jan-95	38:00	238.194	22.401	260.595	
43	Verkeersleider	okt-85	34:12	232.804	26.786	259.591	
44	Supervisor	jan-98	38:00	235.896	22.115	258.012	
45	Supervisor	feb-09	38:00	235.504	22.198	257.701	
46	Supervisor	okt-97	38:00	234.517	22.948	257.465	
47	Supervisor	sep-90	38:00	234.751	22.388	257.139	
48	Supervisor	nov-89	38:00	233.833	22.388	256.222	
49	Supervisor	mei-93	38:00	233.833	22.388	256.222	
50	Supervisor	mrt-05	38:00	233.833	22.388	256.222	
51	Verkeersleider	jan-01	38:00	233.779	22.171	255.950	
52	Supervisor	okt-94	38:00	233.305	22.168	255.473	
53	Supervisor	okt-97	38:00	233.015	22.199	255.213	
54	Verkeersleider	feb-88	38:00	232.124	22.211	254.335	
55	Verkeersleider	apr-88	38:00	224.565	28.621	253.186	
56	Verkeersleider	okt-88	38:00	228.980	22.175	251.154	
57	Verkeersleider	feb-00	38:00	228.704	22.198	250.901	
58	Supervisor	jan-02	38:00	227.567	22.387	249.954	
59	Verkeersleider	nov-89	38:00	227.387	22.199	249.586	
60	Verkeersleider	nov-91	38:00	227.145	22.199	249.344	
61	Verkeersleider	feb-06	38:00	226.398	22.211	248.609	
62	Verkeersleider	aug-97	38:00	226.149	22.199	248.348	
63	Supervisor	mrt-03	38:00	225.765	22.190	247.955	
64	Verkeersleider	mei-93	38:00	225.220	22.164	247.383	
65	Verkeersleider	aug-07	38:00	225.086	22.173	247.259	
66	Verkeersleider	aug-97	38:00	223.640	22.103	245.743	
67	Verkeersleider	okt-92	38:00	222.659	22.199	244.858	
68	Verkeersleider	mei-89	38:00	214.562	29.162	243.724	
69	Supervisor	mrt-03	38:00	217.109	21.838	238.946	
70	Verkeersleider	jan-90	38:00	215.342	21.802	237.145	
71	Verkeersleider	mei-89	38:00	213.939	21.850	235.789	
72	Verkeersleider	sep-97	38:00	213.623	21.726	235.349	

2018

(bedragen in €)		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2018	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2018	WNT bezoldiging 2018
Funcionaam ultimo 2018						
35	Supervisor	nov-96	38:00	234.561	20.283	254.845
36	Supervisor	nov-97	38:00	237.403	20.989	258.392
37	Supervisor	jan-99	38:00	233.032	20.169	253.202
38	Verkeersleider	jul-00	38:00	216.970	20.357	237.327
39	Supervisor	nov-93	38:00	240.244	21.014	261.257
40	Supervisor	okt-88	38:00	242.661	23.633	266.294
41	Supervisor	okt-97	38:00	207.313	20.529	227.842
42	Supervisor	jan-95	38:00	222.646	20.529	243.175
43	Supervisor	okt-85	34:12	212.805	22.480	235.285
44	Verkeersleider	jan-98	38:00	225.022	20.248	245.270
45	Verkeersleider	feb-09	38:00	229.754	20.125	249.880
46	Supervisor	okt-97	38:00	228.348	21.014	249.362
47	Supervisor	sep-90	38:00	235.754	20.482	256.237
48	Supervisor	nov-89	38:00	223.232	20.482	243.714
49	Supervisor	mei-93	38:00	239.332	20.482	259.814
50	Supervisor	mrt-05	38:00	237.924	20.482	258.406
51	Verkeersleider	jan-01	38:00	238.415	20.346	258.761
52	Supervisor	okt-94	38:00	214.857	20.298	235.155
53	Verkeersleider	okt-97	38:00	213.908	20.300	234.208
54	Verkeersleider	feb-88	38:00	228.740	20.346	249.086
55	Verkeersleider	apr-88	38:00	225.188	20.300	245.488
56	Verkeersleider	okt-88	38:00	222.721	20.276	242.997
57	Verkeersleider	feb-00	38:00	213.470	20.125	233.595
58	Supervisor	jan-02	38:00	206.225	20.300	226.525
59	Verkeersleider	nov-89	38:00	217.073	20.300	237.373
60	Verkeersleider	nov-91	38:00	239.221	20.334	259.555
61	Verkeersleider	feb-06	38:00	219.048	20.346	239.394
62	Verkeersleider	aug-97	38:00	214.588	20.300	234.889
63	Supervisor	mrt-03	38:00	229.508	19.997	249.505
64	Verkeersleider	mei-93	38:00	232.684	20.300	252.985
65	Verkeersleider	aug-07	38:00	208.376	19.930	228.306
66	Verkeersleider	aug-97	38:00	212.166	20.202	232.368
67	Verkeersleider	okt-92	38:00	231.435	20.300	251.735
68	Verkeersleider	mei-89	38:00	201.728	25.027	226.754
69	Verkeersleider	mrt-03	38:00	199.301	19.788	219.090
70	Verkeersleider	jan-90	38:00	219.972	19.948	239.920
71	Verkeersleider	mei-89	38:00	201.244	19.997	221.242
72	Verkeersleider	sep-97	38:00	213.988	19.997	233.985

2019

	(bedragen in € 1)						
	Funcionaam ultimo 2019	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2019	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2019	WNT bezoldiging 2019	Datum uit dienst
73	Verkeersleider	aug-96	38:00	213.443	21.803	235.246	
74	Supervisor	jan-02	38:00	212.029	21.510	233.539	
75	Supervisor	jan-02	38:00	211.643	21.664	233.307	
76	Verkeersleider	aug-07	38:00	210.305	21.815	232.120	
77	Verkeersleider	mei-92	38:00	209.758	21.775	231.533	
78	Supervisor	okt-88	38:00	207.246	22.399	229.645	
79	Verkeersleider	nov-96	38:00	206.861	21.711	228.572	
80	Supervisor	okt-94	32:18	206.654	19.419	226.073	
81	Verkeersleider	aug-96	38:00	203.651	21.706	225.357	
82	Verkeersleider	sep-96	34:12	203.839	19.897	223.736	
83	Verkeersleider	sep-02	38:00	201.556	21.498	223.054	
84	Supervisor	nov-95	30:24	204.359	18.271	222.631	
85	Verkeersleider	mei-92	32:57	203.290	19.124	222.414	
86	Supervisor	sep-88	38:00	193.426	28.032	221.458	
87	Verkeersleider	sep-03	38:00	199.657	21.462	221.119	
88	Verkeersleider	feb-11	38:00	199.537	21.495	221.032	
89	Verkeersleider	jan-01	38:00	198.446	21.457	219.903	
90	Verkeersleider	nov-94	35:28	199.731	20.131	219.862	
91	Supervisor	dec-04	30:24	198.286	18.923	217.208	
92	Verkeersleider	jul-12	38:00	194.127	21.381	215.509	
93	Verkeersleider	nov-89	38:00	186.371	28.730	215.102	
94	Supervisor	nov-00	38:00	190.481	21.391	211.872	
95	Teammanager	sep-96	38:00	190.465	21.236	211.702	
96	Verkeersleider	sep-05	38:00	189.873	21.223	211.097	
97	Verkeersleider	jul-09	38:00	189.393	21.223	210.616	
98	Verkeersleider	jan-02	38:00	188.853	21.664	210.516	
99	Verkeersleider	apr-87	38:00	179.676	28.209	207.885	
100	Verkeersleider	okt-88	38:00	184.098	22.175	206.273	
101	Supervisor	mei-02	38:00	184.124	21.254	205.377	
102	Verkeersleider	jan-97	38:00	184.574	20.769	205.343	
103	Verkeersleider	apr-05	38:00	183.952	21.091	205.043	
104	Verkeersleider	jan-99	38:00	183.139	20.769	203.908	
105	Verkeersleider	jul-98	38:00	182.556	21.067	203.623	
106	Verkeersleider	jul-98	31:39	185.035	18.444	203.480	
107	Verkeersleider	okt-05	38:00	182.009	21.031	203.040	
108	Verkeersleider	apr-06	38:00	182.071	20.968	203.039	
109	Verkeersleider	apr-06	38:00	180.939	21.066	202.005	
110	Verkeersleider	jan-07	38:00	178.733	20.934	199.667	

2018

(bedragen in €)		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2018	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2018	WNT bezoldiging 2018
Funcionaam ultimo 2018						
73	Verkeersleider	aug-96	38:00	220.687	19.918	240.605
74	Verkeersleider	jan-02	38:00	195.264	19.534	214.797
75	Verkeersleider	jan-02	38:00	188.005	19.629	207.634
76	Verkeersleider	aug-07	38:00	205.655	19.930	225.585
77	Verkeersleider	mei-92	38:00	200.694	19.955	220.648
78	Supervisor	okt-88	38:00	222.325	20.489	242.814
79	Verkeersleider	nov-96	38:00	205.562	20.199	225.761
80	Supervisor	okt-94	32:18	192.134	20.089	212.223
81	Verkeersleider	aug-96	38:00	191.649	19.978	211.627
82	Verkeersleider	sep-96	34:12	208.418	18.205	226.623
83	Verkeersleider	sep-02	38:00	190.219	19.494	209.714
84	Supervisor	nov-95	30:24	210.667	16.737	227.403
85	Verkeersleider	mei-92	32:18	206.837	17.346	224.184
86	Supervisor	sep-88	38:00	194.193	20.272	214.464
87	Verkeersleider	sep-03	38:00	182.932	19.485	202.416
88	Verkeersleider	feb-11	38:00	186.096	19.616	205.711
89	Verkeersleider	jan-01	38:00	197.943	19.480	217.422
90	Verkeersleider	nov-94	34:12	196.946	17.959	214.905
91	Supervisor	dec-04	38:00	207.449	19.433	226.882
92	Verkeersleider	jul-12	38:00	176.985	19.147	196.133
93	Verkeersleider	nov-89	38:00	212.817	19.997	232.814
94	Supervisor	nov-00	38:00	196.410	19.403	215.814
95	Teammanager	sep-96	38:00	184.497	19.520	204.017
96	Verkeersleider	sep-05	38:00	184.552	19.239	203.791
97	Verkeersleider	jul-09	38:00	170.738	18.830	189.568
98	Verkeersleider	jan-02	38:00	188.248	19.629	207.877
99	Verkeersleider	apr-87	38:00	184.507	19.879	204.386
100	Verkeersleider	okt-88	38:00	170.669	20.346	191.015
101	Verkeersleider	mei-02	38:00	192.402	19.403	211.805
102	Verkeersleider	jan-97	38:00	165.449	18.866	184.316
103	Verkeersleider	apr-05	38:00	169.649	19.111	188.760
104	Verkeersleider	jan-99	38:00	172.075	18.866	190.941
105	Verkeersleider	jul-98	38:00	184.660	19.296	203.957
106	Verkeersleider	jul-98	31:39	197.697	17.002	214.699
107	Verkeersleider	okt-05	38:00	175.709	19.049	194.758
108	Verkeersleider	apr-06	38:00	170.451	19.027	189.478
109	Verkeersleider	apr-06	38:00	163.289	19.111	182.400
110	Verkeersleider	jan-07	38:00	161.985	18.968	180.953

2019

(bedragen in € 1)		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2019	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2019	WNT bezoldiging 2019	Datum uit dienst
111	Verkeersleider	jun-01	38:00	177.443	21.541	198.985	
112	Teammanager	jun-08	38:00	178.547	20.361	198.908	
113	Verkeersleider	okt-05	38:00	177.360	20.818	198.178	
114	Verkeersleider	mei-13	38:00	175.324	20.835	196.159	
115	Verkeersleider	jan-90	38:00	174.381	20.871	195.251	
116	Verkeersleider	apr-05	38:00	174.008	21.080	195.088	
117	Supervisor	jan-02	34:12	173.921	19.154	193.076	
118	Ground Controller	sep-88	38:00	171.541	20.645	192.186	
119	Verkeersleider	sep-02	38:00	170.900	20.862	191.762	
120	Verkeersleider	jan-07	38:00	170.872	20.580	191.452	
121	Verkeersleider	nov-93	31:40	172.137	17.989	190.126	
122	Supervisor	mei-89	34:12	163.919	25.931	189.850	
123	Verkeersleider	sep-03	34:12	165.455	19.144	184.599	
124	Verkeersleider	jul-98	33:00	164.983	18.576	183.559	
125	Verkeersleider	mei-02	30:24	163.017	20.317	183.335	
126	Verkeersleider	jan-99	34:12	160.932	18.800	179.732	
127	Verkeersleider	okt-92	30:24	159.367	16.506	175.873	
128	Verkeersleider	sep-03	34:12	155.450	19.230	174.680	
129	Verkeersleider	sep-04	34:12	153.895	18.909	172.804	
130	Verkeersleider	sep-05	34:12	153.695	18.536	172.231	
131	Teammanager	mrt-01	34:12	152.420	18.843	171.263	
132	Verkeersleider	feb-13	30:24	149.955	16.995	166.950	
133	Verkeersleider	jan-02	30:24	148.732	17.099	165.830	
134	Verkeersleider	jan-07	30:24	148.001	16.739	164.740	
135	Verkeersleider	mei-92	30:24	146.386	16.838	163.224	
136	Verkeersleider	aug-96	26:36	140.111	15.175	155.286	
137	Verkeersleider	sep-04	26:36	130.029	15.556	145.585	
138	Verkeersleider	okt-95	22:48	125.906	15.284	141.190	
139	Verkeersleider	mei-99	22:48	108.969	12.468	121.438	
140	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	278.056	31.291	309.347	
141	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38:00	269.370	29.943	299.313	
142	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-96	38:00	258.090	25.242	283.333	
143	Verkeersleider FLNA/IKV	jul-88	38:00	251.738	29.879	281.617	
144	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38:00	221.158	29.890	251.048	
145	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38:00	220.562	29.879	250.440	
146	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38:00	216.955	29.306	246.261	
147	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38:00	212.116	29.861	241.977	
148	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-87	38:00	210.790	29.793	240.584	

2018

(bedragen in €)		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2018	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2018	WNT bezoldiging 2018
Funcionaam ultimo 2018						
111	Verkeersleider	jun-01	38:00	166.588	19.629	186.217
112	Teammanager	jun-08	38:00	160.776	18.464	179.240
113	Verkeersleider	okt-05	38:00	161.660	18.885	180.546
114	Verkeersleider	mei-13	38:00	173.096	18.879	191.975
115	Verkeersleider	jan-90	38:00	176.459	19.102	195.561
116	Verkeersleider	apr-05	38:00	166.688	19.098	185.786
117	Verkeersleider	jan-02	34:12	160.839	17.490	178.329
118	Ground Controller	sep-88	38:00	171.444	18.792	190.236
119	Verkeersleider	sep-02	38:00	170.675	19.393	190.068
120	Verkeersleider	jan-07	38:00	170.594	18.905	189.499
121	Verkeersleider	nov-93	30:24	151.685	15.435	167.119
122	Supervisor	mei-89	34:12	200.332	18.434	218.766
123	Verkeersleider	sep-03	34:12	155.195	17.563	172.758
124	Verkeersleider	jul-98	33:00	165.723	18.360	184.083
125	Verkeersleider	mei-02	38:00	169.520	18.876	188.395
126	Verkeersleider	jan-99	34:12	161.036	17.190	178.226
127	Verkeersleider	okt-92	30:24	139.411	14.972	154.383
128	Verkeersleider	sep-03	34:12	139.905	17.200	157.105
129	Verkeersleider	sep-04	34:12	154.703	17.230	171.933
130	Verkeersleider	sep-05	30:24	162.156	16.701	178.857
131	Teammanager	mrt-01	34:12	158.948	17.084	176.031
132	Verkeersleider	feb-13	30:24	151.738	16.461	168.198
133	Verkeersleider	jan-02	30:24	145.126	15.219	160.345
134	Verkeersleider	jan-07	30:24	145.135	16.520	161.654
135	Verkeersleider	mei-92	30:24	148.575	15.426	164.001
136	Verkeersleider	aug-96	26:36	128.381	13.968	142.349
137	Verkeersleider	sep-04	34:12	154.703	17.230	171.933
138	Verkeersleider	okt-95	30:24	130.853	14.955	145.808
139	Verkeersleider	mei-99	22:48	110.693	11.376	122.069
140	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	281.394	28.367	309.760
141	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38:00	275.708	27.338	303.045
142	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-96	38:00	264.267	21.011	285.279
143	Verkeersleider FLNA/IKV	jul-88	38:00	246.861	27.433	274.294
144	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38:00	228.904	27.445	256.349
145	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38:00	210.280	27.433	237.714
146	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38:00	229.118	27.445	256.562
147	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38:00	209.206	26.891	236.097
148	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-87	38:00	202.952	27.349	230.301

2019

	(bedragen in € 1)						
	Funcionaam ultimo 2019	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2019	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2019	WNT bezoldiging 2019	Datum uit dienst
149	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-86	38:00	209.665	29.793	239.458	
150	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38:00	211.070	20.880	231.950	dec-19
151	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38:00	198.539	28.188	226.727	
152	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38:00	200.828	23.522	224.351	
153	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-83	38:00	199.434	23.531	222.965	
154	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-82	38:00	191.561	29.207	220.767	
155	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-83	38:00	191.149	26.672	217.821	
156	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	187.734	24.052	211.786	
157	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-86	38:00	181.414	22.877	204.291	
158	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-76	38:00	181.170	22.869	204.039	
159	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38:00	181.170	22.869	204.039	
160	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-80	38:00	181.170	22.869	204.039	
161	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-83	38:00	181.170	22.869	204.039	
162	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	177.531	26.287	203.818	
163	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	180.111	22.809	202.920	
164	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38:00	179.352	22.809	202.161	
165	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-82	38:00	178.339	22.775	201.114	
166	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	173.762	22.096	195.858	
167	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	169.307	22.475	191.781	
168	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38:00	166.073	25.440	191.513	
169	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-85	30:24	135.704	22.939	158.643	
170	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-72	38:00	116.652	7.001	123.653	apr-19
171	General Manager	jul-99	38:00	205.792	21.718	227.510	
172	General Manager	okt-00	38:00	196.736	21.502	218.238	
173	Manager	feb-01	38:00	195.886	21.506	217.392	
174	Manager	mei-00	38:00	180.211	21.123	201.333	
175	Manager	jan-12	38:00	179.039	21.095	200.134	

* De genoemde medewerkers zijn allen voor de periode 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019 tenzij anders vermeld in de kolom uit dienst.

Toelichting bij bovenstaande tabel

Nummer 1 t/m 139

De beloning van LVNL-verkeersleiders is in lijn met de beloning van luchtverkeersleiders in andere Europese landen. Het management van verkeersleiders (e.g. director, unit managers, supervisors) is afkomstig uit de groep verkeersleiders en ontvangt een beloning passend binnen het loongebouw van LVNL. Verkeersleiders en het management van verkeersleiders ontvangen als onderdeel van de beloning een toeslag voor onregelmatige diensten (TOD).

Nummer 140 t/m 170

Deze verkeersleiders maken gebruik van de regeling FLNA/IKV, passend binnen de rechtspositie en het loongebouw van LVNL. Binnen de kaders van de vigerende rechtspositie en arbeidsvoorwaarden kunnen functionarissen een vergoeding ontvangen additioneel aan de FLNA-/IKV-vergoeding wanneer zij nog actieve werkzaamheden blijven verrichten door na te dienen als verkeersleider, manager of verkeersleidingexpert. De gerapporteerde bedragen betreffen de som van de FLNA-/IKV-vergoeding en de additioneel verworven vergoeding.

2018

	(bedragen in €) Functienaam ultimo 2018	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2018	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2018	WNT bezoldiging 2018
149	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-86	38:00	199.906	27.349	227.255
150	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38:00	197.092	20.714	217.805
151	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38:00	175.616	25.797	201.413
152	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38:00	193.684	21.773	215.457
153	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-83	38:00	222.514	27.558	250.073
154	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-82	38:00	181.916	26.770	208.686
155	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-83	38:00	195.945	27.149	223.094
156	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	205.195	27.445	232.640
157	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-86	38:00	204.695	23.237	227.932
158	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-76	38:00	174.842	21.128	195.970
159	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38:00	174.842	21.128	195.970
160	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-80	38:00	174.842	21.128	195.970
161	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-83	38:00	174.842	21.128	195.970
162	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	181.627	26.770	208.396
163	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	200.239	26.845	227.084
164	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38:00	193.780	21.594	215.374
165	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-82	38:00	172.129	21.035	193.164
166	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	177.274	25.616	202.891
167	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	179.775	20.739	200.514
168	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38:00	182.479	18.866	201.346
169	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-85	30:24	126.374	20.995	147.369
170	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-72	38:00	181.846	21.380	203.225
171	General Manager	jul-99	38:00	198.986	20.067	219.054
172	General Manager	okt-00	38:00	190.421	19.851	210.272
173	Manager	feb-01	38:00	190.669	19.854	210.523
174	Manager	mei-00	38:00	181.845	19.471	201.316
175	Manager	jan-12	38:00	180.968	19.613	200.580

Nummer 171 t/m 175

Deze medewerkers ontvangen een bezoldiging die hoger ligt dan het bezoldigingsmaximum voor topfunctionarissen zoals bedoeld in de Wet normering topinkomens.

Deze bezoldiging wordt passend geacht bij de functie die zij uitoefenen bij LVNL.

Topfunctionarissen: raad van toezicht

De raad van toezicht ziet toe op de werkzaamheden van het bestuur en staat het bestuur met raad terzijde. De leden van de raad worden benoemd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor een periode van vier jaar en zijn eenmaal herbenoembaar voor een tijdvak van vier jaar.

De minister kent aan de leden van de raad van toezicht een vergoeding toe waarbij de WNT in acht wordt genomen. De hoogte van deze vergoeding is gerelateerd aan de omvang van de organisatie en de gemiddelde tijdsbesteding.

De leden van de raad van toezicht vallen onder het bezoldigingsregime van de WNT. Voor 2019 is de geldende norm gedurende het jaar gewijzigd. Met ingang van 1 augustus 2019 is de bezoldiging gekoppeld aan de ontwikkeling van de WNT. De voorzitter van de raad van toezicht ontvangt 13 procent van het WNT-maximum en de overige leden van de raad van toezicht ontvangen 8 procent van dit maximum. Er is rekening gehouden met zeven maanden bezoldiging op basis van de gemaakte afspraken. Met ingang van 1 augustus 2019 is de bezoldiging aangepast naar de, sindsdien, geldende normen.

Onderstaande tabel toont de bezoldiging 2019.

(bedragen in € 1)					
2019	Functie	Beloning	Individueel bezoldigingsmaximum	Belastbare vaste en variabele onkostenvergoeding	Pensioenpremies
Wim Kuijken (1 april 2019 tot en met 31 december 2019)	Voorzitter	17.833	20.298	-	-
Charlotte Insinger (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	Lid	15.217	17.774	-	-
Lodewijk Hijmans van den Bergh (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	Lid	15.217	17.774	-	-
Luitenant-Generaal b.d. Alexander Schnitger (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	Lid	15.217	17.774	-	-
Pieter van Geel (1 januari 2019 tot en met 30 juni 2019)	Lid	7.500	9.620	-	-
Mel Kroon (1 september 2019 tot en met 31 december 2019)	Lid	5.173	5.188	-	-



Onderstaande tabel toont de bezoldiging 2018.

(bedragen in € 1)					
2018	Functie	Beloning	Individueel bezoldigingsmaximum	Belastbare vaste en variabele onkostenvergoeding	Pensioenpremies
Gerlach Cerfontaine (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Voorzitter	22.000	28.350	-	-
Pieter van Geel (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	18.900	-	-
Charlotte Insinger (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	18.900	-	-
Lodewijk Hijmans van den Bergh (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	18.900	-	-
Luitenant-Generaal b.d. Alexander Schnitger (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	18.900	-	-

Michiel van Dorst
Chief Executive Officer



Marlou Banning
Chief Financial Officer



III. OVERIGE GEGEVENS





CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJK ACCOUNTANT

Aan: de raad van toezicht en het bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland en de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Verklaring over de jaarrekening 2019

Naar ons oordeel

- Geeft de jaarrekening van Luchtverkeersleiding Nederland ('LVNL') een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van LVNL op 31 december 2019 en van het resultaat en de kasstromen over 2019 in overeenstemming met artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en de bepalingen krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT); en
- Zijn de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties over 2019 in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen, zoals opgenomen in Artikel 10 van de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013.

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2019 van LVNL te Schiphol gecontroleerd. Deze jaarrekening dient ter verantwoording aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De jaarrekening bestaat uit:

- Het overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten;
- De balans;
- Het mutatieoverzicht van het eigen vermogen;
- Het kasstroomoverzicht;
- De toelichting met de belangrijke grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen.

Het stelsel voor financiële verslaggeving dat is gebruikt voor het opmaken van de jaarrekening is in overeenstemming met artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en de bepalingen krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT).

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013 en de Regeling Controleprotocol WNT 2019 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de paragraaf 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Onafhankelijkheid

Wij zijn onafhankelijk van LVNL zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assuranceopdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Benadrukking van de basis voor financiële verslaggeving en beperking in gebruik

Wij vestigen de aandacht op pagina 98 in de toelichting op de jaarrekening, waarin beschreven is dat de reikwijdte van de door LVNL gehanteerde waarderingsgrondslagen van artikel 12 lid 1 van EG Verordening nr. 550/2014 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim zijn beperkt met betrekking tot de toepassing van IAS 19/IAS 19R. De jaarrekening 2019 van LVNL en onze controleverklaring daarbij zijn uitsluitend geschikt voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat en kunnen derhalve niet voor andere doeleinden worden gebruikt. Ons oordeel is niet aangepast als gevolg van deze aangelegenheid.

Benadrukking van de onzekerheid in verband met de effecten van het coronavirus (COVID-19)

Wij wijzen op de toelichting Continuïteit op pagina 99 van de jaarrekening waarin de raad van bestuur de mogelijke invloed en gevolgen van het coronavirus (COVID-19) op LVNL en op de omgeving waarin LVNL opereert alsmede de genomen en geplande maatregelen om met deze gebeurtenissen en omstandigheden om te gaan heeft beschreven. In deze toelichting is ook beschreven dat er nog steeds onzekerheden bestaan en dat het daarom op dit moment redelijkerwijs niet goed mogelijk is om de toekomstige effecten in te schatten. Ons oordeel is niet aangepast met betrekking tot de aangelegenheid.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2019 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub j Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- Voorwoord;
- Visie en strategie: een herijking in 2019;
- Vooruitblik naar 2020;
- 2019 in vogelvlucht;
- Bestuursverslag;
- Overige gegevens;
- Afkortingen.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- Met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.
- Alle informatie bevat die op grond van artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement, met inachtneming van de brief van het ministerie van

Infrastructuur en Waterstaat gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R, Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en in Artikel 9 van de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013 is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013, het Controleprotocol WNT 2019, Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R, Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en Artikel 9 van de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013.

Verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening en de accountantscontrole

Verantwoordelijkheden van de raad van bestuur en de raad van toezicht voor de jaarrekening

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor:

- Het opmaken en het getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en de bepalingen krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT).
- Het rechtmatig tot stand komen van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen, zoals opgenomen in artikel 10 van de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013; en

- Een zodanige interne beheersing die de raad van bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken en de naleving van de relevante wet- en regelgeving zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de raad van bestuur afwegen of LVNL in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemde verslaggevingsstelsels moet de raad van bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de raad van bestuur het voornemen heeft om LVNL te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. De raad van bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of LVNL haar bedrijfsactiviteiten kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van toezicht is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van LVNL.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze doelstellingen zijn een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen over de vraag of de jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of van fouten en een controleverklaring uit te brengen waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle afwijkingen van materieel belang ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Een meer gedetailleerde beschrijving van onze verantwoordelijkheden is opgenomen in de bijlage bij onze controleverklaring.

Rotterdam, 28 april 2020

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door drs. I. Bindels RA

Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2019 van Luchtverkeersleiding Nederland

In aanvulling op wat is vermeld in onze controleverklaring hebben wij in deze bijlage onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening nader uiteengezet en toegelicht wat een controle inhoudt.

De verantwoordelijkheden van de accountant voor de controle van de jaarrekening

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013, de Regeling Controleprotocol WNT 2019, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van LVNL.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de raad van bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door de raad van bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Ook op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of LVNL haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een organisatie haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen en of de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

Wij communiceren met de raad van toezicht onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

AFKORTINGEN





AFKORTINGEN

- A**
- AAA**
Amsterdam advanced air traffic control system
 - AAS**
Amsterdam Airport Schiphol
 - ABP**
Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
 - ACC**
Amsterdam area control centre
 - AED**
Aanbieder essentiële diensten
 - AEF**
Andersson Elffers Felix
 - AG**
Actuarieel Genootschap
 - AIM**
Aeronautical Information Management
 - AIP**
Aeronautical Information Publication
 - AIVD**
Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
 - AMAN**
Arrival management system
 - ANSP**
Air navigation service provider
 - AOCS**
Air Operations Control Station
 - AOW**
Algemene Ouderdomswet
 - APP**
Approach
 - ASTRON**
Netherlands Institute for Radio Astronomy
 - ATC**
Air traffic control
 - ATCO**
Air traffic controller
 - ATFM**
Air traffic flow management
 - ATM**
Air traffic management
 - AVG**
Algemene verordening gegevensbescherming
- B**
- Bas**
Bewonersaanspreekpunt Schiphol
 - b.d.**
Buiten dienst
 - BIAQ**
Business Impact Analyse Questionnaire
 - BMT**
Bestuur en managementteam LVNL
 - BNG**
Bank Nederlandse Gemeenten
 - btw**
Belasting over de toegevoegde waarde
 - BV/B.V.**
Besloten vennootschap
- C**
- CANSO**
Civil Air Navigation Services Organisation
 - cao**
Collectieve arbeidsovereenkomst
 - CCIS**
Control Center Information System
 - CEF**
Connecting Europe Facility
 - CEO**
Chief Executive Officer
 - CFO**
Chief Financial Officer
 - CLSK**
Commando Luchtstrijdkrachten
 - CPI**
Consumentenprijsindex
 - CRCO**
Central Route Charges Office
 - CTR**
Controlzone(plaatselijkluchtverkeersleidingsgebied)
 - CRSTMP**
Air traffic control capacity, air traffic control routings, air traffic control staffing, air traffic control equipment, airspace management, special event

- D**
- DB**
Defined Benefit
 - DFS**
Deutsche Flugsicherung
 - DNV GL**
Det Norske Veritas Germanischer Lloyd
 - DV**
Disconteringsvoet
- E**
- EASA**
European Aviation Safety Agency
 - EC**
Europese Commissie
 - EFS**
Electronic Flight Strips
 - EFSI**
Europees Fonds voor Strategische Investeringsen
 - EG**
Europese Gemeenschap
 - EHLE**
Luchthaven Lelystad
 - EONIA**
Euro Overnight Index Average
 - EU**
Europese Unie
- F**
- FAB(EC)**
Functional Airspace Block (Europe Central)
 - FIC**
Flight Information Centre
 - FLNA**
Functioneel leeftijds non-activiteit
 - FLT**
Flight
 - FPU**
Flexibel pensioen en uittreden
 - fte**
Full time equivalent
- G**
- GND**
Ground
 - GRC**
Governance, Risk and Compliance
- I**
- IAS(B)**
International Accounting Standards (Board)
 - ICAO**
International Civil Aviation Organisation
 - iCAS**
iTEC Centre Automation System
 - I(C)T**
Informatie (communicatie) technologie
 - IFR**
Instrument Flight Rules
 - IFRS**
International Financial Reporting Standards
 - IRS**
Interest Rate Swap
 - lenW**
Infrastructuur en Waterstaat
 - IKV**
Individueel Keuzeverlof-regeling
 - ILT**
Inspectie Leefomgeving en Transport
 - INEA**
Innovation and Networks Executive Agency
 - ISMS**
Integraal Safety Management Systeem
 - ISO**
International Organization for Standardization
 - iTEC**
Interoperability Through European Collaboration
 - IUB**
Inkomsten en uitgaven in balans
- K**
- KDC**
Knowledge and Development Centre
 - KLM**
Koninklijke Luchtvaartmaatschappij
 - KNMI**
Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
- L**
- LVB**
Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie
 - LVNL**
Luchtverkeersleiding Nederland

- M**
- MER**
Milieueffectrapportage
 - MT**
Managementteam
 - MTO**
Medewerkertevredenheidsonderzoek
 - MUAC**
Maastricht Upper Area Control Centre
- N**
- NATS**
National Air Traffic Services
 - NCTV**
Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
 - NLR**
Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum
 - NOGEPA**
Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie
 - NSA**
National Supervisory Authority
 - NSAA**
North Sea Area Amsterdam
 - NV/N.V.**
Naamloze vennootschap
- O**
- OR**
Ondernemingsraad
 - ORS**
Omgevingsraad Schiphol
 - OVV**
Onderzoeksraad voor Veiligheid
- P**
- p/w**
Per week
 - PBO**
Projected Benefit Obligation
 - PCP**
Pilot Common Project
 - PwC**
PricewaterhouseCoopers
- R**
- RECAT**
Recategorisatie EU
 - RMI**
Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol
 - RNP**
Required navigation performance
 - RP**
Referentieperiode
- S**
- S.A.U.**
Sociedad Anónima Unipersonal
 - SA**
Study Area
 - SDATS**
Saab Digital Air Traffic Solutions
 - SERA**
Standardised European Rules of the Air
 - SES**
Single European Sky
 - SESAR**
Single European Sky ATM Research
 - SMS**
Safety Managementsysteem
 - SU**
Service unit
- T**
- TBS**
Time Based Separation
 - TOD**
Toeslag voor onregelmatige diensten
 - TU**
Technische Universiteit
 - TWR**
Tower
- U**
- UMC**
Universitair Medisch Centrum
 - USD**
United States dollar
- V**
- VFR**
Visual Flight Rules
 - VGB**
Verklaring van Geen Bezwaar
 - VKL**
Verkeersleider

- W** | **WAM**
Wide area multilateration
- WG**
Werkgever
- WIA**
Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen
- Wnra**
Wet normalisering rechtspositie ambtenaren
- WNT**
Wet normering bezoldiging topfunctionarissen
publieke en semipublieke sector
- WOB**
Wet openbaarheid van bestuur
- Ww**
Werkloosheidswet

- X** | **XMAN**
Cross-Centre Arrival Management

- Z** | **ZBO**
Zelfstandig bestuursorgaan

© 2020 Luchtverkeersleiding Nederland

Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande toestemming van Luchtverkeersleiding Nederland.

Contact ons

Luchtverkeersleiding Nederland
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol

Postbus 75200
1117 ZT Schiphol

T 020 406 2000

www.lvn.nl



LVN

Samen luchtvaart mogelijk maken