



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

JAARVERSLAG 2010

LUCHTVERKEERSLEIDING NEDERLAND

Verantwoording aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu



INHOUDSOPGAVE

Bericht van de raad van toezicht	3
Bestuursverslag	7
Voorwoord LVNL-bestuur	7
Bestuursstructuur	15
Maatschappelijk verantwoord ondernemen	22
Veiligheid	26
Efficiency	30
Milieu	35
Financiën	37
Personeel	42
Jaarrekening 2010	44
Lijst van gebruikte afkortingen	100

BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

Samenstelling van de raad
Functioneren van de raad
Toezicht op het LVNL-bestuur
Visie op de toekomst

De raad kwam in 2010 vijf keer in vergadering bijeen. In april en oktober woonde een vertegenwoordiging van de raad het overleg tussen het bestuur en de ondernemingsraad over de algemene gang van zaken bij. Daarnaast kwamen de leden van de financiële commissie en van de veiligheidscommissie ieder tenminste zes keer apart bijeen, ter voorbereiding van raadsvergaderingen en/of voor advisering van de voltallige raad.

SAMENSTELLING VAN DE RAAD

Op 9 mei 2010 werd de raad geconfronteerd met het overlijden van onze zeer gewaardeerde voorzitter Hans Dijkstal. Vanaf 1 juli 2004 was de heer Dijkstal voorzitter van de raad. Met zijn warme persoonlijkheid, zijn betrokkenheid en zijn politiek-bestuurlijke ervaring wist hij het debat in en de besluitvorming door de raad in vele complexe en vaak ook maatschappelijk gevoelige onderwerpen steeds in goede banen te leiden. Wij zijn dankbaar voor alles wat dhr. Dijkstal voor LVNL, en in het bijzonder het functioneren van de raad heeft betekend en zullen zijn kenmerkende wijze van leidinggeven blijven herinneren.

Dhr. Franklin Oliemans heeft als vice voorzitter van de Raad gedurende 2010 de vergaderingen voorgezeten. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft met ingang van 1 januari 2011 prof. drs. G.J. Cerfontaine benoemd tot voorzitter van de Raad van Toezicht.

Drs. N.H. van Halder wiens benoemingsperiode op 25 juni 2010 afliep is herbenoemd voor twee jaar.

FUNCTIONEREN VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

De raad is verantwoordelijk voor het evalueren van de kwaliteit van zijn eigen functioneren. De leden van de raad voldoen aan de onafhankelijkheidsvereisten zoals vermeld in de Code goed bestuur uitvoeringsorganisaties. Uitzondering hierop vormen de vertegenwoordigers van de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Defensie in de raad. De waarnemer namens de minister van Defensie is lid van de raad. De waarnemer namens de minister van Infrastructuur en Milieu heeft geen stemrecht in de raad. De raad geeft zich volledig en voortdurend rekenschap van zijn wettelijke taken en evalueert periodiek de doelmatigheid van zijn functioneren. Leden van de raad zijn slechts incidenteel afwezig geweest bij raadsvergaderingen.



TOEZICHT OP HET LVNL-BESTUUR

In de vergaderingen van de raad van toezicht legt het bestuur verantwoording af over de prestaties en de bedrijfsvoering. De raad heeft naast een commissie algemene en personeelszaken, een veiligheidscommissie en een financiële commissie.

De raad concludeert dat het bestuur in 2010 een aantal belangrijke doelen heeft gerealiseerd:

- De levering van een veilige en efficiënte luchtverkeersdienstverlening, nagenoeg volledig binnen de gestelde kaders vanuit de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol. Eén regel, waarvoor een absolute norm van 0 overschrijdingen geldt, is in de nacht van 15 op 16 september 2010 door één vliegbeweging overschreden. Op de overige tien regels heeft LVNL, veelal ruim, binnen de normen gepresteerd.
- Het programma om de kosten en uitgaven in balans te brengen wordt volgens plan uitgevoerd en de resultaten daarvan overstijgen de eerdere prognose. De kosteneffectiviteit is dan ook significant verbeterd en het bedrijfsresultaat is aanmerkelijk beter dan begroot.
- Het veilig stellen van de financiering voor het meerjarige investeringsplan.
- Het verder ontplooiën van initiatieven tot internationale samenwerking in FABEC verband alsmede het gemeenschappelijk initiatief van de Koninklijke Luchtmacht en LVNL om in 2020 te komen tot één luchtverkeersleidingsorganisatie en één luchtruim
- Het in gebruik nemen van een nieuw registratie- en classificatiesysteem voor voorvallen waarbij alle gemelde ATC-gerelateerde voorvallen onderworpen worden aan een standaard onderzoek.
- Het succesvol afronden van de aanbesteding voor de vervanging van het Voice Communicatie Systeem.
- Het actief deelnemen als Associate Partner aan het internationale SESAR programma.
- De naleving van alle toepasselijke wet- en regelgeving.

De raad is tevreden over de genomen initiatieven om de efficiëntie en effectiviteit van de organisatie te verbeteren en stelt vast dat dit succesvol is gedaan zonder de continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening in gevaar te brengen.

De raad heeft kennis genomen van het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid inzake het onderzoek naar het vliegtuigongeval op 25 februari 2009 met een Boeing 737 van Turkish Airlines. Wetende dat het ongeval LVNL heeft geraakt in zijn diepste wezen, het bewaken van de vliegveiligheid, en dat dit een zeer grote indruk op de organisatie heeft achtergelaten stelt de raad vast dat LVNL in staat is geweest alle benodigde medewerking te verlenen aan het onderzoek en tegelijkertijd de operatie op excellent niveau te behouden.

De evaluatie van het bestuur heeft in en buiten aanwezigheid van het bestuur plaatsgevonden. De raad is tevreden over de informatievoorziening door het bestuur en is van oordeel dat het bestuur in haar besluitvorming de belangen van de verschillende stakeholders op een begrijpelijke en aanvaardbare manier heeft afgewogen. De raad is zich voldoende bewust van de soms tegenstrijdige belangen die hierbij moeten worden afgewogen.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op voordracht van de raad de benoeming van de heer J.F.M. van Rooijen tot Chief Financial Officer van LVNL verlengd tot 1 oktober 2014.

VEILIGHEID

Het aspect veiligheid is van eminent belang voor de bedrijfsvoering van LVNL en neemt dan ook een prominente plaats in op de agenda van de raad. Er is tevens een speciale Veiligheidscommissie van de raad actief. De

veiligheidscommissie vergadert voorafgaand aan de reguliere raadsvergaderingen. Onderwerpen die aan de orde komen zijn de veiligheidsrapportages, de inrichting en werking van het veiligheidsmanagementsysteem en de verdere verbetering van dit systeem. De vergaderingen verlopen in open en constructieve sfeer en de raad stelt vast dat LVNL op indringende en transparante wijze werkt aan de voortdurende verbetering van de veiligheid in het algemeen en aan de strikte opvolging van het voorvallenonderzoek in het bijzonder.

In 2010 heeft de Veiligheidscommissie vanzelfsprekend stilgestaan bij het onderzoek door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid naar de op 25 februari 2009 verongelukte Boeing 737-800 van Turkish Airlines. Daarnaast is de Veiligheidscommissie betrokken bij de ingebruikname van een nieuw registratie- en classificatiesysteem voor voorvallen. Dit nieuwe systeem versterkt het veiligheidsmanagement systeem en maakt het nog transparanter.

FINANCIËN

Door de economische crisis en de daardoor ernstig verzwakte financiële gezondheid van LVNL heeft het aspect financiën ook in 2010 weer veel aandacht van de raad gevestigd. Een voorzichtig positieve start in 2010 werd abrupt in de kiem gesmoord door de uitbarsting van een vulkaan op IJsland in april waardoor de omzet uit heffingen sterk gereduceerd werd. De positieve ontwikkeling van het kostenniveau kon dit niet compenseren. Gelukkig herstelde het verkeer zich snel en werden de effecten van de stringente kostenbeheersing uitgebouwd. Na enkele jaren van soms aanzienlijke verliezen kon 2010 worden afgesloten met een positief resultaat dat ook aanmerkelijk beter is dan begroot. Daardoor is een eerste stap gezet in de vermindering van het negatieve saldo van het bestemmingsfonds.

Het financiële resultaat is dus met name dankzij een sterke performance op de kostenbeheersing aanmerkelijk beter dan voorzien. Om ook in de toekomst de kosteneffectiviteit op peil te houden is de raad van mening dat met name de ontwikkeling van de personeelskosten de aandacht vergt van het bestuur. Deze kosten bepalen voor het grootste deel het kostenniveau van LVNL. De raad is zich bewust van de maatschappelijke ontwikkelingen en het kabinetsbeleid met betrekking tot de inkomensontwikkeling. Specifieke aandacht gaat daarom ook uit naar de zogenoemde regeling Functioneel Leeftijdsontslag Non-Activiteit voor operationeel personeel. Daarvan stijgen de lasten met ingang van 2011 aanzienlijk, door een verdubbeling van een van toepassing zijnde boeteheffing.

PERSONEEL

In 2009 heeft het bestuur een grootschalige personeelsreductie aangekondigd en in gang gezet. De reductiedoelstelling van honderd full time equivalenten (fte) in de support staff is in 2009 en 2010 nagenoeg volledig gerealiseerd. De raad stelt vast dat het bestuur alle zorgvuldigheid in acht heeft genomen bij de voorbereiding en uitvoering van zijn besluit en dat de inspanningen om gedwongen ontslagen te voorkomen door mensen zoveel mogelijk van werk naar werk te begeleiden effect sorteren. Het bestuur is voornemens op een vergelijkbare wijze een additioneel aantal van 28 fte in de periode 2011-2014 te realiseren.

VISIE OP DE TOEKOMST

SINGLE EUROPEAN SKY (SES)

De raad volgt de Europese ontwikkelingen rond SES nauwgezet. LVNL werkt samen met de luchtverkeersleidingsorganisatie van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland en het Maastricht Upper Area Control Centre van EUROCONTROL aan de vorming van het functionele luchtruimblok Europe Central (FABEC). De ontwikkelingen leggen een groot beslag op de middelen van LVNL maar bieden veel potentieel om de



kosteneffectiviteit en kwaliteit van de dienstverlening verder te verbeteren. Een belangrijk thema voor de komende jaren betreft het in 2012 te implementeren systeem van prestatiesturing op het gebied van veiligheid, milieu, capaciteit en kosten, met (financiële) prikkels en sancties. Deze verandering impliceert dat het 'full cost recovery' systeem wordt verlaten en LVNL met nieuwe (financiële) bedrijfsrisico's wordt geconfronteerd. Gegeven de grote afhankelijkheid van één inkomstenstroom en het ontbreken van eigen vermogen/financiële reserves vergt deze verandering naar de mening van de raad een nadere beschouwing op de financiële weerbaarheid van LVNL. De raad heeft dan ook met tevredenheid kennis genomen van het onderzoek dat door het ministerie is ingesteld naar de benodigde omvang van het eigen vermogen.

Het bestuur ziet ook in het licht van zijn visie kansen in de Europese ontwikkelingen en heeft na zorgvuldige afweging besloten als Associate Partner deel te nemen aan het SESAR-programma (Single European Sky Air Traffic Management Research). Dit programma heeft tot doel een vernieuwd luchtverkeersmanagementsysteem te ontwikkelen en te implementeren, dat de op lange termijn verwachte groei in het luchtverkeer boven Europa kan accommoderen.

LVNL staat aan de vooravond van de vervanging van zijn luchtverkeersleidingssysteem, het Amsterdam Advanced ATC system. Dit betreft een zeer omvangrijke en complexe investering. De hierboven geschetste Europese ontwikkelingen en tendens om meer samen te werken zullen in de visie van de raad ondersteunend zijn in het beperken van de ontwikkel- en beheerkosten en het borgen van de internationale aansluiting van LVNL. De raad ondersteunt in deze dan ook de extern en op samenwerking georiënteerde visie van het bestuur.

ONTWIKKELING MAINPORT SCHIPHOL

LVNL vervult een cruciale rol in de Nederlandse luchtvaartsector en zal dat ook in de toekomst blijven doen in samenwerking met haar sectorpartners, de overheid en de omgeving. Ondanks de inzet van LVNL om de komende jaren de organisatie kleiner en kosteneffectiever te maken handhaaft LVNL haar positie als een state-of-the-art luchtverkeersdienstverlener in een complex werkveld. De focus blijft gericht op de kwaliteit van het primaire proces. Een consequentie hiervan is evenwel dat LVNL tegen het licht van deze ambitie, activiteiten die minder direct verband houden met de kerntaak kritischer zal moeten beoordelen op hun nut en noodzaak en de bekostiging daarvan zal moeten bezien. Met andere woorden: LVNL zal meer resultaatgericht moeten gaan werken en derden zullen moeten gaan betalen voor door LVNL geleverde diensten. Wanneer voor dergelijke activiteiten de noodzakelijke financiering door derden achterwege blijft dient de mogelijkheid om deze activiteiten geheel of gedeeltelijk te staken c.q. af te stoten serieus in overweging genomen te worden.

De raad van toezicht heeft kennis genomen van de door het bestuur opgestelde jaarverslag en de jaarrekening 2010 en stemt in met de inhoud daarvan. De raad constateert dat over 2010 een goedkeurende verklaring van de accountant is verkregen en heeft kennis genomen van de bevindingen van de accountant.

Schiphol, 11 april 2011.

Voor de raad van toezicht,

Prof. Drs. G.J. Cerfontaine, voorzitter.

BESTUURSVERSLAG

Voorwoord LVNL-bestuur
Bestuursstructuur
Maatschappelijk verantwoord ondernemen
Veiligheid
Efficiency
Milieu
Financiën
Personeel

VOORWOORD LVNL-BESTUUR

In 2010 werd wederom veel gevraagd van onze organisatie. Alle processen en afdelingen werden geraakt door belangrijke gebeurtenissen. Kijkend naar LVNL zien wij een professionele organisatie met een sterke focus op het product luchtverkeersleiding. De wereld om ons heen verandert voortdurend en LVNL onderkent de noodzaak te anticiperen op deze veranderingen. Dat blijkt onder meer uit de transparantie die wij richting onze stakeholders tonen en onze resultaatgerichtheid om met hun belangen zoveel als mogelijk rekening te houden.

DE BELANGRIJKSTE MOMENTEN IN VOGELVLUCHT

Januari

De in 2009 ingezette vergaande kostenreductie, waaronder een afslankingsoperatie van honderd fte, betekende dat met ingang van **1 januari 2010**, maar ook in de loop van het verslagjaar en in het begin van 2011, vele collega's LVNL verlieten. Het bestuur heeft respect voor de wijze waarop vrijwel iedereen dit zakelijk, maar ook in de persoonlijke sfeer, opvangt. Omdat LVNL continu bezig is met verbeteren neemt de druk toe, terwijl het aantal schouders die deze druk moeten dragen afneemt.

Maart

Op **11 maart 2010** werd onder de naam AMRUFRA de herinrichting van een groot deel van het luchtruim in het oosten van Nederland en aan de westkant van Duitsland geïmplementeerd. Met deze nieuwe inrichting is de verkeersstroom van het burgerluchtverkeer tussen de luchthaven van Amsterdam en Frankfurt geoptimaliseerd. Het is daardoor mogelijk de voor de komende jaren verwachte groei van het verkeersaanbod te accommoderen, met minder vertragingen en een reductie in het brandstofgebruik.

April

Vanaf **15 april 2010** werden op verschillende momenten delen van het Europese luchtruim gesloten, als gevolg van de aswolk die over Europa trok door de uitbarsting van de IJslandse vulkaan Eyjafjallajökull. Een situatie waarmee Europa niet eerder was geconfronteerd.



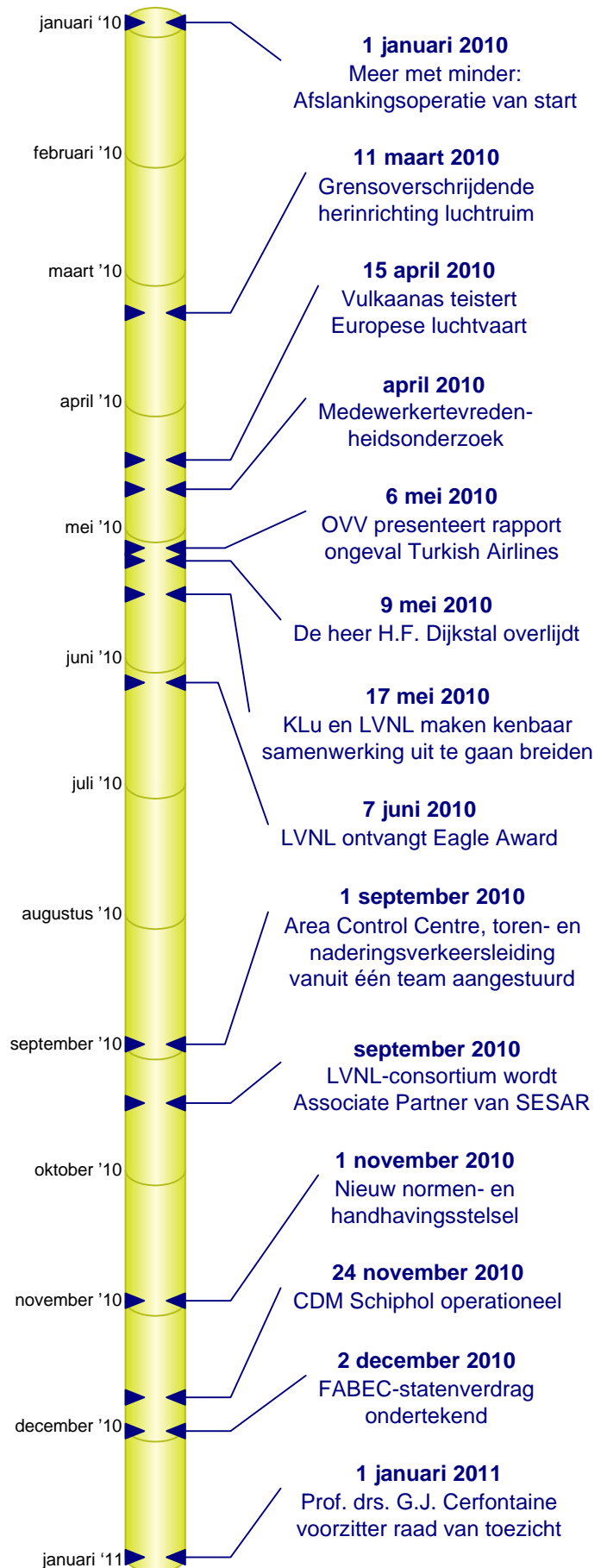
De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat liet zich in zijn besluitvorming met name adviseren door het KNMI, NLR en LVNL-experts. Het LVNL-gebouw op Schiphol fungeerde als het Nederlandse crisiscentrum.

In verband met de luchtvaartveiligheid was het noodzakelijk dat Europese afstemming plaatsvond; tussen de betrokken nationale overheden, hun luchtverkeersdienstverleners en EUROCONTROL. In dit verband heeft LVNL een voortrekkersrol gespeeld. Samen met de FABEC-partners is een operationeel concept 'veilig vliegen bij aanwezigheid van vulkanisch as' ontwikkeld. Dit concept bood een oplossing voor de heropening van het luchtruim, maar heeft ook tot doel dat Europese landen beter voorbereid zijn op eventuele nieuwe situaties van aanwezigheid van verhoogde asconcentraties in het (Europese) luchtruim. Daardoor zullen in de toekomst de negatieve gevolgen van een dergelijke crisis zoveel mogelijk worden beperkt.

Deze maand werd het tweejaarlijkse medewerkertevredenheidsonderzoek uitgevoerd. De algemene tevredenheid scoorde een 7,4; gelijk aan de Nationale Tevredenheidsindex (NTI). De medewerkers gaven naast hun waardering voor onder andere arbeidsomstandigheden, beschikbare middelen en beloning, ook aan dat zij de visie en strategie onvoldoende duidelijk vinden en de communicatie daarover te summier. Het bestuur adresseert deze laatste opmerkingen door in 2011 alle afdelingen te bezoeken en met medewerkers in gesprek te gaan over de koers van LVNL.

Mei

Op **6 mei 2010** presenteerde de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) een gedegen en gezaghebbend rapport met de definitieve bevindingen uit het onderzoek naar het vliegtuigongeval op 25 februari 2009 met een Boeing 737 van Turkish Airlines. Veel LVNL-medewerkers hebben zich ingezet om uit de aanbevelingen van de raad conclusies te trekken die van toegevoegde waarde zijn voor de organisatie.



Op **9 mei 2010** overleed de heer H.F. Dijkstal. Hij was sinds 1 juli 2004 voorzitter van de raad van toezicht. Een man die met zijn enorme bestuurlijke ervaring complexe zaken op heldere en beknopte wijze ter tafel wist te brengen. Zijn overlijden is een groot verlies.

Op **17 mei 2010** maakten we samen met de Koninklijke Luchtmacht bekend dat we de bestaande samenwerking gaan uitbreiden. Het doel is om uiterlijk in 2020 de militaire en civiele luchtverkeersdienstverlening in één organisatie onder te brengen. Deze verregaande samenwerking moet een einde maken aan de scheiding in het Nederlandse luchtruim tussen een civiel en militair deel. Naast efficiëntiewinst in de samenwerking wordt verwacht dat ook belangrijke economische voordelen worden behaald voor de Mainport Schiphol en de gebruikers daarvan. Het opheffen van het onderscheid tussen civiel en militair luchtruim in het nationale luchtruim is ook een belangrijke stap in de realisatie van FABEC. In de opmaat naar verregaande samenwerking is in de tweede helft van 2010 een haalbaarheidsstudie gestart. De resultaten daarvan worden eind maart aangeboden. Besluitvorming over het vervolg wordt in het tweede kwartaal van 2011 verwacht.

Juni

De toename van de efficiëntie en effectiviteit wordt internationaal zichtbaar en de mening van LVNL doet ertoe; in Nederland en in Europa. Het bestuur is er trots op dat dit **in juni 2010** wordt bevestigd door de toekenning van een Eagle Award. Een prestigieuze prijs die de internationale organisatie van burgerluchtvaartmaatschappijen, IATA, uitreikt. LVNL ontving de prijs met name voor het beleid en vergaande maatregelen om het kostenniveau te verlagen om daarmee, samen met de Nederlandse overheid, de terminal tarieven voor de afhandeling van het luchtverkeer voor vijf jaar te kunnen stabiliseren. Een nadrukkelijke erkenning van de prestatie die we als organisatie leveren.

September

Op **1 september 2010** is een wijziging in de operationele aansturing van het Area Control Centre en de toren- en naderingsverkeersleiding voor Amsterdam Airport Schiphol en Rotterdam The Hague Airport geïmplementeerd. Sinds deze datum worden deze LVNL-afdelingen aangestuurd vanuit één managementteam. Voorheen gebeurde dit vanuit twee teams. Het leiden van deze verschillende afdelingen als één proces vormt de basis voor verdere verbetering van de efficiëntie en slagvaardigheid.

Eind september 2010 besloot LVNL om in een consortium met het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), Associate Partner te worden van de SESAR Joint Undertaking. SESAR staat voor Single European Sky ATM Research; een ambitieus onderzoeks- en ontwikkelproject dat door de Europese Commissie is opgericht, in samenwerking met EUROCONTROL. Het heeft tot doel een nieuwe generatie air traffic management systeem te ontwikkelen. Dit systeem moet ervoor zorgen dat de veiligheid en soepele afhandeling van het luchtverkeer in de komende dertig jaar is geborgd en dat vliegen meer milieuvriendelijk en de luchtverkeersdienstverlening minder kostbaar wordt. Het partnership gaat LVNL aan met drie SESAR Members: Deutsche Flugsicherung (DFS), Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) en Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV).

November

Op **1 november 2010** is, als onderdeel van de uitvoering van het Aldersakkoord, een tweejarig experiment gestart met een nieuw normen- en handhavingssysteem voor Schiphol. Het stelsel is tot stand gekomen aan de Alderstafel waar alle belanghebbenden zitting hebben: vertegenwoordigers uit de luchtvaartsector, lokale en regionale bestuurders, bewonersvertegenwoordigers en het Rijk.



Bij de afhandeling van vliegtuigen zijn veel partijen betrokken. Ieder van deze partijen neemt maatregelen om het eigen proces zo efficiënt mogelijk in te richten. Verdere verbetering van het vlucht- en afhandelingsproces is alleen mogelijk als onderling nog meer wordt samengewerkt. Met het doel zo vroeg mogelijk in te kunnen spelen op veranderingen in de operationele situatie, is een nieuwe werkwijze ontwikkeld. Deze manier van werken heet Collaborative Decision Making (CDM) en is getest op diverse Europese luchthavens. Het binnen Europa invoeren van CDM als standaardwerkwijze binnen Europa vanaf 2013 heeft tot doel om de efficiency op luchthavens te verbeteren, de voorspelbaarheid van de luchtvaartoperatie te vergroten en het missen van slots binnen de Europese Gemeenschap te minimaliseren. In de nacht van **23 op 24 november 2010** is het eerste deel van CDM op Amsterdam Airport Schiphol beschikbaar gesteld aan operationele gebruikers; via het nieuwe CDM-portal krijgen alle operationele partijen rondom het vluchtproces dezelfde actuele informatie volgens één standaard gepresenteerd.

December

Op **2 december 2010** tekenden de transportministers en hoge vertegenwoordigers van de militaire organisaties van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland, in Brussel het FABEC-statenverdrag. Deze overeenkomst maakt de realisatie van FABEC in 2012 mogelijk en vormt het kader voor verdere samenwerking.

In aansluiting op het statenverdrag werd op 27 januari 2011 ook een 'Memorandum of Cooperation' tussen de zes nationale toezichthoudende instanties (NSA's) ondertekend.

Tot slot

Met ingang van **1 januari 2011** heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu prof. drs. G.J. Cerfontaine benoemd tot voorzitter van de raad van toezicht. Het bestuur verwelkomt hem en ziet uit naar een goede samenwerking.

BEDRIJFSRESULTATEN SAMENGEVAT

Financiën

In 2010 sorteerden het eerder in gang gezette programma om het personeelsbestand te reduceren en kostenbesparingen te realiseren effect. Ook voor de komende jaren wordt ingezet op een additionele personeelsreductie. Daarvoor is in het verslagjaar een voorziening getroffen. Vanuit de financiële bedrijfsvoering bezien was het verslagjaar ook een jaar waarin zich de eerste tekenen van het economisch herstel aandienen. Dit alles heeft zich vertaald in een aanmerkelijk beter resultaat dan begroot.

Dit heeft geresulteerd in de volgende financiële kerngegevens over 2010:

(x 1.000 euro)

Bedrijfsopbrengsten	170.797
Bedrijfslasten	157.168
Financiële baten en lasten	5.790
Resultaat	7.839

Veiligheid

In 2010 registreerde LVNL 3.925 meldingen van voorvallen met relevantie voor veiligheid, tegen 3.127 in 2009. Alle door LVNL geconstateerde veiligheidsvoorvallen worden gemeld aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL), dat resideert bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In 2010 zijn 960 ATC-gerelateerde voorvallen onderzocht. Ook zijn acht preventieve veiligheidssurveys uitgevoerd.

Efficiency

LVNL bood in het verslagjaar op Schiphol een hoge sustainability; zowel onder goede omstandigheden, als bij minder gunstige (weers)omstandigheden werd een zo hoog mogelijke uurcapaciteit geleverd. Het gebruik en de ontwikkeling van het LVNL-luchtverkeersleidingssysteem zijn gericht op het bereiken van een zo hoog mogelijke piek uurcapaciteit en een hoge sustainability. Een voorbeeld van systeemwijzigingen in 2010 met een positief effect op de sustainability is de ontwikkeling van parallel starten.

In het verslagjaar registreerde de Central Flow Management Unit (CFMU) van EUROCONTROL in het Nederlandse Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) gebied 33.280 vluchten die door LVNL werden gereguleerd (2009: 11.626). Van het aantal gereguleerde vluchten hebben 21.623 vluchten vertraging ondervonden (2009: 6.798). De totale vertraging voor deze vluchten bedroeg 454.688 minuten (2009: 147.593), wat een gemiddelde vertraging betekent van 21,0 minuten per vertraagde vlucht (2009: 21,7). Gemeten over alle afgehandelde vluchten bedroeg de vertraging 0,9 minuut per vlucht.

Milieu

Op het terrein van hinderbeperking werkte LVNL in het verslagjaar wederom nauw samen met de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). Daarbij ging de aandacht met name uit naar een drietal hinderbeperkende maatregelen: de uitbreiding van het gebruik van de vaste bochtstraal op de zogenoemde Spijkerboor vertekroute vanaf de Kaagbaan (CROS Pilot 3B+), de tijdelijke verlenging van de nachtprocedures van 06:00 uur naar 06:30 uur en de verdere ontwikkeling van parallel starten.

In het gebruiksjaar 2010 - de periode van 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010, voldeed LVNL aan tien van de elf milieuregels die vastgelegd zijn in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI). LVNL bleef, vaak ruim, binnen de gestelde normen. Op regel 10 voor baangebruik gedurende de nachtperiode werd één overschrijding genoteerd; in de nacht van 15 op 16 september 2010 vertrok een vliegtuig om 23:33 van de Buitenveldertbaan (baan 27).

Personeel

Het aantal personeelsleden van LVNL bedraagt ultimo 2010 - op basis van fulltime equivalenten (38 uur) - 963 fte, waarvan 70 fte inactief en 43 fte in opleiding voor luchtverkeersleider (2009: 1.023 fte, waarvan 74 fte inactief en 50 fte in opleiding voor luchtverkeersleider). De actieve bezetting bedraagt 849,7 fte; 49,5 fte minder dan op 31 december 2009.

LUCHTVERKEERSLEIDERSTEKORTEN

LVNL is in 2010 wederom in staat geweest om de verwachte luchtverkeersleiderstekorten voor Schiphol en Rotterdam Tower/Approach en het Amsterdam Area Control Centre af te laten nemen. Het ingeschatte resterende



tekort wordt mede veroorzaakt door de verwachte uitstroom van luchtverkeersleiders vanwege het bereiken van de zogeheten FLNA-leeftijd in de komende jaren.

Overzicht verwachte luchtverkeersleiderstekorten in fte

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Area Control Centre	2,3	4,3	3,1	0,6	0,3	0,5
Schiphol Tower/Approach	1,5	6,3	3,8	2,9	3,5	2,0
Rotterdam The Hague Airport	2,2	1,7	1,6	1,4	1,4	1,4
Totaal verwacht tekort 2010	6,0	12,3	8,5	4,9	5,2	3,9
Totalen verwacht tekort 2009	7,5	15,1	10,5	6,9	7,2	-

Het verkeersleiderstekort op Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport was in het verslagjaar respectievelijk 1,1 fte en 0,5 fte. Op Eelde was dit het gevolg van doorstroom van personeel naar Schiphol Tower/Approach en inzet van medewerkers op taken waar verkeersleidingsexpertise noodzakelijk is. Het tekort in Maastricht was vooral te wijten aan onvoldoende rendement uit de opleidingen. Naar verwachting zullen de wervings- selectie- en opleidingstrajecten de komende tijd voldoende resultaat opleveren om de verkeersleiderstekorten in te lopen.

JURIDISCHE AANGELEGENHEDEN

De Rechtbank Haarlem wees op 14 november 2007 de vorderingen van Chipshol Holding BV af. Deze vorderingen waren gebaseerd op vermeend onrechtmatig handelen van LVNL met betrekking tot ruimtelijke plannen van een gebied in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. In februari 2008 werd door Chipshol hoger beroep ingesteld. Het Gerechtshof oordeelde op 15 december 2009 dat LVNL in maart 1999 en in de periode 29 november 2002 tot 18 oktober 2005 onrechtmatig heeft gehandeld jegens Chipshol. Volgens het hof heeft LVNL in deze perioden onvoldoende inzicht gegeven in de bezwaren van LVNL tegen de door Chipshol ingediende bouwplannen. Het Gerechtshof oordeelde overigens ook dat Chipshol - naar eigen zeggen - voor de periode 23 november 2002 tot 30 januari 2003, reeds schadeloos is gesteld. De eveneens door Chipshol gestelde onrechtmatigheid van LVNL over (andere) perioden vanaf 1996 werd door het hof afgewezen. Over deze perioden heeft LVNL wel voldoende inzicht gegeven in de bezwaren tegen de toenmalige (globale) bouwplannen.

Het hof gaf verder aan dat het er in dit geding slechts om gaat vast te stellen of de mogelijkheid bestaat dat Chipshol door de onrechtmatige (want onvolledige) mededelingen van LVNL, (vertraging)schade heeft geleden. Voor de vraag of Chipshol daadwerkelijk schade heeft geleden en in dat geval de hoogte van de schade, verwees het hof naar een apart te voeren schadestaatprocedure. Van een dubbele schadevergoeding aan Chipshol kan - ook volgens het hof - geen sprake zijn.

LVNL kan zich in de gestelde onrechtmatigheid niet vinden en heeft op 12 maart 2010 cassatie aangetekend tegen de uitspraak. Chipshol heeft ook (incidenteel) cassatieberoep ingesteld.

VOORUITBLIK

Samenwerking

LVNL heeft een visie geformuleerd die wordt aangeduid met de term 'Vestiging plus'. Deze visie geeft enerzijds uiting aan een keuze voor de focus op de kerntaak, het leveren van luchtverkeersdiensten, en het ontwikkelen en implementeren van ATM-concepten voor complexe huboperaties. Anderzijds geeft het uiting aan de keuze voor schaalvergroting (verbetering kosteneffectiviteit), waarbij LVNL zichzelf ziet als een onderdeel van een groter samenwerkingsverband. Zoals in de voorgaande paragrafen is te lezen, zijn gedurende het verslagjaar gerichte stappen genomen om verdere invulling te geven aan deze visie. Met name op het terrein van schaalvergroting en samenwerking, zowel nationaal als in Europees verband.

In 2011 zal LVNL zich blijven richten op kosteneffectiviteit en op nationale en internationale samenwerking. Nationale samenwerking binnen de luchtvaartsector, aan de Alderstafel, in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol en met de Koninklijke Luchtmacht. Internationaal in FABEC- en SESAR-verband, maar ook specifiek met de Duitse collega-organisatie DFS. Zo heeft LVNL op 8 maart 2011 samen met de DFS een overeenkomst ondertekend voor de gezamenlijke deelname aan een consortium.

Prestatiesturing

LVNL rapporteert structureel haar prestatie op gedefinieerde prestatie-indicatoren aan de Nederlandse overheid. In 2010 is door de Europese Unie nieuwe regelgeving gepubliceerd op het gebied van prestatiesturing voor de Europese lidstaten. Het is de ambitie van de Europese Unie om voor de Europese luchtvaart prestatieverbeteringen te bewerkstelligen op het gebied van veiligheid, capaciteit, milieu en kostenefficiëntie. Dit is een nieuwe stap in de implementatie van de Single European Sky. De nieuwe regelgeving bevat doelstellingen op gespecificeerde kritische prestatie-indicatoren voor elk gebied en is geldig voor de eerste referentieperiode van 2012-2014. De volgende stap is dat zowel op nationaal als internationaal niveau binnen een Functional Airspace Block in 2011 een Performance Plan wordt opgesteld, om invulling te geven aan de eisen van de Europese Unie.

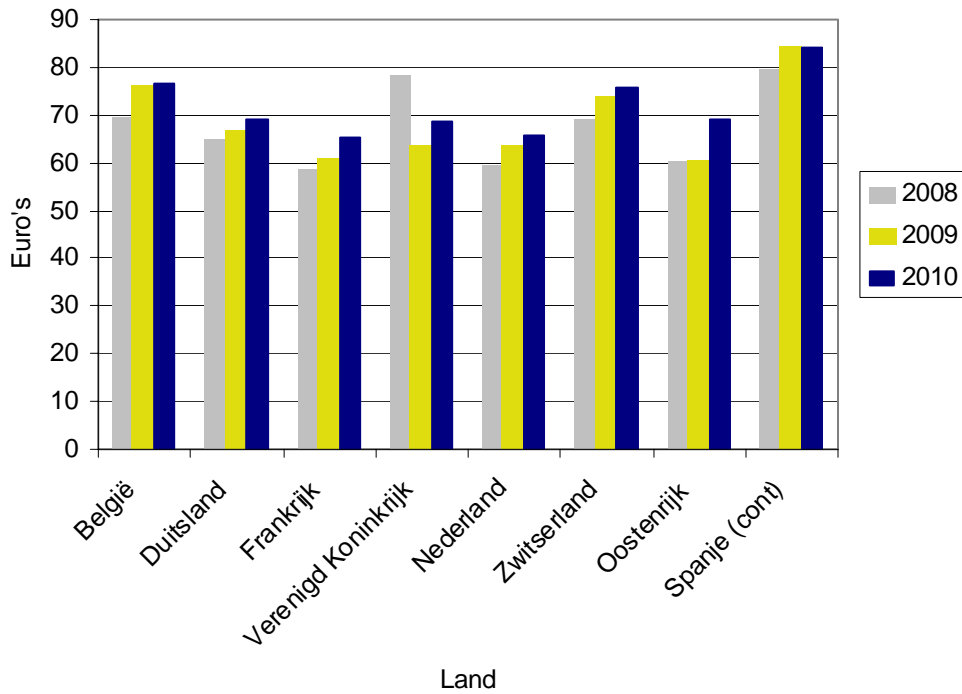
Tarieven

De LVNL-tarieven maken deel uit van de Nederlandse tarieven voor luchtverkeersdienstverlening in de onderscheiden heffingzones, de en-route heffingszone, de terminal heffingszone en de NSAA-heffingszone. De tarieven voor luchtverkeersleiding worden jaarlijks vastgesteld en dienen kostendekkend te zijn en over- en onderdekkingen in enig jaar worden verrekend met de gebruikers. Deze systematiek heeft als groot nadeel dat in slechte tijden, zoals de economische crisis van de afgelopen jaren, de gebruikers met extra tariefstijgingen worden geconfronteerd, temeer omdat LVNL niet beschikt over financiële reserves die als buffer zouden kunnen dienen. Dit zou de problemen voor de luchtvaartsector alleen nog maar vergroot hebben en de positie van de Mainport Schiphol verder onder druk hebben gezet.

De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarom in overleg met LVNL de tarieven van LVNL voor de periode 2010 tot en met 2014 vastgesteld. Voor de plaatselijke en naderingsverkeersleiding, de terminal heffingszone, zijn de tarieven gedurende die periode bevroren op het niveau 2009. Voor en-route is een stijging met maximaal twee procent per jaar toegestaan. Belangrijk voordeel hiervan is dat een voorspelbaar, nog steeds concurrerend tarief geboden wordt, dat over langere termijn nog steeds kostendekkend is. Het Ministerie en LVNL hebben nadere financieringsafspraken gemaakt die nodig zijn om de tijdelijke tekorten te financieren en terug te dringen. Het kosten- en personeelsreductieprogramma levert hieraan ook een belangrijke bijdrage.



Dat de Nederlandse tarieven concurrerend genoemd mogen worden blijkt uit onderstaande figuur waarin de en-route tarieven zijn weergegeven. Een vergelijking van de terminal tarieven is niet zinvol omdat de tariefsystematiek daarvoor nog niet zo geharmoniseerd is als voor en-route dienstverlening.



En-route tarieven 2008, 2009 en 2010.

Bron: EUROCONTROL

BESTUURSSTRUCTUUR

Algemeen
Opvolging van bepalingen
Afwijkingen van bepalingen
Tegenstrijdige belangen
Wettelijke taken
Raad van toezicht
Bestuur
Managementteam LVNL
Ondernemingsraad

ALGEMEEN

LVNL is sinds 1 januari 1993 een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). Daarvoor was LVNL onderdeel van het directoraat-generaal Rijksluchtvaartdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Als ZBO legt LVNL over haar prestaties verantwoording af aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Het personeel van LVNL is ambtenaar in de zin van de Ambtenarenwet.

LVNL hanteert de Code goed bestuur uitvoeringsorganisaties als leidraad. LVNL doet in dit hoofdstuk verslag over:

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

OPVOLGING VAN BEPALINGEN

Bij LVNL zijn de door de Code goed bestuur uitvoeringsorganisaties 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. Het LVNL-bestuur hanteert het Reglement inrichting en bedrijfsvoering LVNL (Bestuursreglement LVNL), inclusief gedragscode voor leden van het bestuur en het Informatiestatuut voor de uitwisseling van informatie tussen LVNL en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast beschikt LVNL over een Klachtenregeling en een Klokkenuiderregeling.

Op basis van de ICAO-verplichting en met het doel de klant te consulteren bij voorgenomen beslissingen die voor hem van belang zijn, dan wel de klant de mogelijkheid te geven ongevroegd advies te geven, worden door LVNL ten minste jaarlijks zogeheten 'user consultation meetings' georganiseerd. Ook voert LVNL regelmatig klantwaarderingsonderzoeken uit.

Om de veiligheids-, efficiëntie- en milieuaspecten van de primaire processen te bewaken, is een bedrijfsmanagementsysteem ingericht. Daarmee is interne borging verzekerd.



Op haar website www.lvnl.nl heeft de organisatie de informatie ondergebracht die volgens de code publiek toegankelijk moet zijn.

AFWIJKINGEN VAN BEPALINGEN

In dit jaarverslag wordt niet afgeweken van de bepalingen.

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 uitvoeringsorganisaties.

WETTELIJKE TAKEN

De taken van LVNL zijn vastgelegd in en bij de Wet luchtvaart. Volgens deze wet is LVNL 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 doen verzorgen van opleidingen ten behoeve van luchtverkeersbeveiliging.
- Het adviseren van de minister van Infrastructuur en Milieu alsmede de minister van Defensie betreffende aangelegenheden op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging.
- 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 LVNL 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 dient te 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 staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor een periode van maximaal vier jaar en zijn eenmaal herbenoembaar voor een tijdvak van maximaal vier jaar.

LEDEN VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

Prof. drs. G.J. Cerfontaine (28 november 1946), voorzitter.

Datum eerste benoeming: 1 januari 2011.

Relevante nevenfuncties in het verslagjaar:

- Lid raad van advies Partnership Foundation, ondernemen voor straatkinderen in India.
- Voorzitter raad van toezicht Nederlands Filmfonds.
- Innovatieportefeuille Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering van de Pharmacie.
- Lid raad van commissarissen Rüttchen Holding B.V.
- Voorzitter Internationaal kamermuziekfestival Utrecht Janine Jansen.
- Voorzitter bestuur Stichting Vrede van Utrecht.
- Voorzitter raad van toezicht Onze Lieve Vrouwe Gasthuis Amsterdam.
- Voorzitter raad van toezicht Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR).
- Voorzitter Innovatiefonds Provincie Limburg.
- Lid raad van advies Gilde Buy out Partners.
- Adviseur Gilde Health Care en Life Science Fund.
- Lid raad van toezicht Stichting Kennis voor Klimaat.
- President-commissaris Iddink voortgezet onderwijs B.V.
- Commissaris Stokvis en Stokvis media bedrijf.

Generaal-majoor (b.d.) F.W. Oliemans (2 maart 1947).

Datum eerste benoeming: 1 februari 2000,

van 2000 tot 2004 op voordracht van de minister van Defensie.

Herbenoemd tot: 1 mei 2012.

Relevante nevenfuncties in het verslagjaar:

- Programmamanager van het College van Belanghebbenden Luchtvaart onderwijs (CvBLO).
- Member of the Advisory Board at Ganis Systems Ltd.
- Eigenaar van Air Related Projects.

Drs. N.H. van Halder (17 augustus 1947).

Datum eerste benoeming: 1 juli 2004.

Herbenoemd tot: 25 juni 2012.

Relevante nevenfuncties in het verslagjaar:

- Lid raad van toezicht Royal Cosun Breda.
- Lid raad van toezicht Ampia ziekenhuis Breda.



- Lid raad van commissarissen Qpark Maastricht.
- Docent management executive programma's.

Mr. A.J. te Veldhuis (14 maart 1947).

Datum eerste benoeming: 1 mei 2004.

Herbenoemd tot: 1 mei 2012.

Relevante nevenfuncties in het verslagjaar:

- Voorzitter raad van commissarissen Total Raffinaderij Nederland.
- Voorzitter raad van toezicht Centrum Beeldende Kunst, Vormgeving, Architectuur in Zeeland (CBK).
- Voorzitter Stichting Historisch Onderzoek Zeeland.
- Lid bezwarencommissie van de Stichting Het Gebaar.
- Lid van de Klachtencommissie Politie Zeeland.
- Lid van de Kiesraad.

Ir. A. Vandenbroucke (19 november 1939).

Datum eerste benoeming: 15 september 2004.

Herbenoemd tot: 15 september 2012.

Relevante nevenfuncties in het verslagjaar:

- Ground instructor bij de Sabena Flight Academy.

Generaal-majoor (b.d.) J.T. Bakker (7 april 1946).

Datum eerste benoeming: 1 oktober 2009.

Benoemd tot: 1 oktober 2011.

Relevante nevenfuncties in het verslagjaar:

- Adviseur bij de Onderzoeksraad Voor Veiligheid.
- Softwareontwikkelaar bij Nibag BV.

Drs. M.E.P. Dierikx (5 juni 1953), waarnemer namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Datum eerste benoeming: 1 januari 2008.

Benoemd tot: 1 januari 2012.

Relevante nevenfuncties in het verslagjaar:

- Lid van het Strategisch Platform Logistiek.
- Lid van het bestuur van het Carnegie Heldenfonds.

BESTUUR

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

Op voordracht van de raad van toezicht worden de leden van het bestuur benoemd door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, voor een periode van maximaal vijf jaar. Herbenoeming kan telkens voor een periode van maximaal vijf jaar plaatsvinden.

LEDEN VAN HET LVNL-BESTUUR

Ir. P. (Paul) Riemens (25 mei 1962),

Chief Executive Officer (CEO), voorzitter van het bestuur, per 1 oktober 2009,

Chief Operating Officer (COO), bestuurslid operationele bedrijfsvoering, tot 1 oktober 2009,

waarnemend voorzitter van het bestuur tot 1 oktober 2009.

Datum eerste benoeming: 1 januari 2008.

Relevante nevenfuncties in het verslagjaar:

- lid van de Adviesraad van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR).
- lid van de Beirat van de Deutsche Flugsicherung.

J.F.M. (Jos) van Rooijen, MBA (17 maart 1953),

Chief Financial Officer (CFO), bestuurslid.

Datum eerste benoeming: 1 oktober 2009.

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

Op 1 februari 2010 is de topstructuur van LVNL aangepast en zijn bestaande directiefuncties opgeheven. De eerste twee niveaus onder het bestuur zijn samengevoegd in het Managementteam (MT) LVNL, waarin de operationele bedrijfsvoering - door middel van de directiefuncties Operations en Procedures & Systems - vertegenwoordigd is. De operationele bedrijfsvoering heeft hierdoor een prominente plaats gekregen. Bestuurlijke processen zijn zoveel mogelijk gecombineerd of geïntegreerd in één proces 'Besturen LVNL'. Het MT-LVNL stuurt samen met het bestuur de dagelijkse bedrijfsvoering aan.

LEDEN VAN HET MANAGEMENTTEAM PER 1 FEBRUARI 2010

M. (Martin) Beringer,
director Procedures & Systems.

Ir. J. (Jasper) Daams,
general manager Strategy & Performance.

Ir. H.H.M.J. (Hans) Keetman,
general manager Corporate Services.

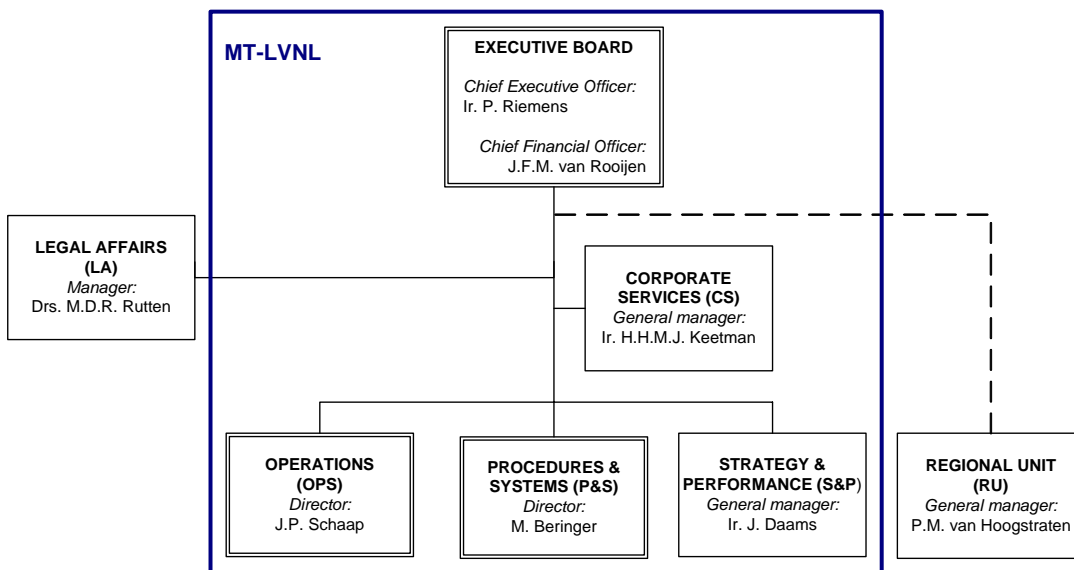
J.P. (John) Schaap,
director Operations.



Bestuur en managementteam LVNL

Van links naar rechts: Hans Keetman, John Schaap, Paul Riemens, Jos van Rooijen, Jasper Daams, Martin Beringer

ORGANISATIESTRUCTUUR



Organogram

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. De ondernemingsraad bespreekt tweemaal per jaar de algemene gang van zaken binnen LVNL met het bestuur en een afgevaardigde van de raad van toezicht.

LEDEN VAN DE ONDERNEMINGSRAAD OP 31 DECEMBER 2010

Mevrouw A. (Anouk) Aardema, *voorzitter*.
D.B. (Dirk) de Jong, *vice-voorzitter*.
L.J.N. (Bert) Rolvink, *secretaris*.
A.E. (Adriaan) van der Groef.
F.J. (Fred) Holleman.
T.J. (Theo) Hoogeboom.
J.M. (Johan) Kooistra.

Mevrouw S.M. (Sacha) Smit-van de Velde.
D. (Douwe) Tjerkstra.
L.L.A.J. (Leo) Voeten.
A.N.P. (Arno) van Wijnen.
M.C. (Martin) Zijderveld.
N. (Nils) van Zoolingen.



MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN

Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas)

Klachtafhandeling

Klantwaardering

Consultatie klanten

LVNL voldoet aan de wet- en regelgeving op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). Het bevorderen van welzijn voor medewerkers en omwonenden van luchthavens, economische voortgang bij belanghebbenden van de organisatie en minimalisering van negatieve effecten en risico's voor de maatschappij en het milieu, staan hoog op de agenda. Op diverse terreinen neemt LVNL haar sociaal maatschappelijke verantwoordelijkheid. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan: microklimaataanpak, energiebesparende maatregelen en samenwerking in het Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas). Het ontplooiën van mogelijke verdere activiteiten wordt gezien in het licht van de beschikbaarheid van middelen.

BEWONERSAANSPREKPUNT 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 (AAS) en LVNL. Bas rapporteert per kwartaal op basis van gegevens uit het registratiesysteem. De rapportages, per kwartaal en per jaar, worden gepubliceerd op de website: www.bezoekbas.nl.

KLACHTAFHANDELING

Klachtafhandeling 2010		
Aantal nog niet afgehandelde klachten 2009	6	
Aantal binnengekomen klachten in 2010	65	
Totaal aantal te behandelen klachten in 2010		71
Aantal afgehandelde klachten uit 2009 of eerder	6	
Aantal afgehandelde klachten uit 2010	59	
Totaal aantal afgehandelde klachten		65
Aantal nog niet afgehandelde klachten op 31 december 2010		6

LVNL handelt aan haar gerichte, schriftelijke klachten van externe belanghebbenden in brede zin, conform hoofdstuk 9 'klachtbehandeling' van de Algemene wet bestuursrecht af. Klachten moeten in beginsel binnen een

termijn van zes weken worden afgehandeld. Er kan eenmaal een uitstel van vier weken gemeld worden bij de afhandeling. Bovenstaand overzicht geeft een beeld van de klachtafhandeling in 2010.

Van de in 2010 geregistreerde klachten waren er 41 afkomstig van omwonenden van Schiphol. 32 klachten hadden betrekking op geluidhinder, negen klachten waren gebaseerd op een gevoel van onveiligheid. Vier klachten van het totaal aantal ingediende klachten hadden te maken met de sluiting van het luchtruim vanwege de uitbarsting van een vulkaan op IJsland. Het ging hierbij met name over de tijdstippen waarop het luchtruim werd gesloten. De overige twintig klachten waren divers van aard.

Van alle in 2010 geregistreerde klachten konden zestien klachten niet binnen de reguliere afhandelingstermijn van zes weken worden beantwoord. Elf daarvan werden alsnog binnen de wettelijke uitstelperiode van vier weken afgehandeld. Twee klachten werden met een dag vertraging en twee andere met twee dagen vertraging afgehandeld. Voor de beantwoording van één klacht was een extra week nodig. De indiener van deze klacht werd op de hoogte gesteld van de vertraging. De klacht is begin 2011 afgehandeld.

De zes nog niet in 2010 afgehandelde klachten werden begin 2011 alsnog afgehandeld. Eén klacht binnen de termijn van zes weken, vier klachten binnen de wettelijke uitstelperiode van vier weken. Voor de beantwoording van één klacht was na de uitstelperiode een extra week nodig. De indiener van de klacht werd hierover op de hoogte gesteld.

Wanneer klachten betrekking hebben op situaties die buiten het verantwoordelijkheidsgebied van LVNL vallen, worden zij doorgestuurd naar andere instanties. De klagers worden daarvan op de hoogte gesteld. In 2010 werd vijftien keer doorverwezen: naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu: Infrastructuur en milieu), het Korps landelijke politiediensten (KLPD), de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de website van FABEC, EUROCONTROL Maastricht, de betreffende luchtvaartmaatschappij, het KNMI, het Customer Contact Center van Amsterdam Airport Schiphol, het Agentschap Telecom, het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol en de Luchthaven Geilenkirchen. Drie klachten werden direct doorgestuurd, twaalf klachten werden doorgestuurd voor aanvullende informatie.

AARD EN ONDERZOEK VAN DE KLACHTEN

De klachten die afkomstig waren van omwonenden betroffen vliegverkeer dat zich volledig aan de door de overheid gestelde regels voor route- en baangebruik hield en op een veilige manier werd afgehandeld. Aan deze klagers heeft het klachtenbureau nadere uitleg gegeven over het hoe en waarom van de vliegtuigen die zij waarnamen.

Een klacht van een luchtvaartmaatschappij is afgehandeld na intern onderzoek. Door middel van het uitluisteren van de beschikbare opnamebanden en het bekijken van de radardata konden misverstanden worden opgehelderd.

KLANTWAARDERING

Uit het in 2008 uitgevoerde onderzoek naar de gepercipieerde kwaliteit van dienstverlening en de klantgerichtheid van LVNL bleek dat alle onderscheiden klantgroepen - piloten, luchtvaartmaatschappijen en diens belangenvertegenwoordigers, overheid, Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol en luchtvaartsectorpartners (AAS, KNMI, Koninklijke Luchtmacht, Maastricht UAC, naburige verkeersleidingorganisaties) - hoger scoorden dan zeventig procent. Drie klantgroepen kenden zelfs een hogere score dan 75 procent. Daarmee werd voor alle klantgroepen een verbetering gerealiseerd tot maximaal vijf procent



ten opzichte van de klantwaardingscore uit 2006 en werden scores bereikt die voldoen aan de doelstelling van het bestuur, een score van minimaal zeventig procent.

Om dit niveau van waardering te behouden zocht LVNL in overleg met haar belangrijkste en/of meest kritische stakeholders naar verbeterpotentieel. Op basis van de scores en rekening houdend met beperkt beschikbare middelen is gekozen om samen met KLM (klantgroep piloten, tevredenheid 81 procent en klantgroep luchtvaartmaatschappijen, tevredenheid 76 procent) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (klantgroep overheid, tevredenheid 72 procent) concrete verbetermaatregelen te definiëren. In samenspraak met KLM is echter besloten de follow-up tot nader order uit te stellen.

Met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is een verbeterplan opgesteld. In 2009 en 2010 zijn wederzijdse verwachtingen verder verduidelijkt en is gezamenlijk gewerkt aan het verbeteren van de informatiekwaliteit. De hiervoor georganiseerde bijeenkomsten zijn positief ontvangen. Dit kwam niet alleen de bestuurlijke relatie duidelijk ten goede, maar heeft ook een goede weerslag op de gehele relatie. Er wordt nog gewerkt aan de verbetering van de efficiëntie van de informatie-uitwisseling. Besloten is het verbeterplan af te sluiten en de verdere ontwikkeling van de relatie tussen LVNL en het Ministerie met behulp van een volgend klantwaardingsonderzoek te monitoren.

KLANTWAARDERINGSONDERZOEK REGIONAL UNIT

In februari 2009 heeft de Regional Unit een klantwaardingsonderzoek uitgevoerd onder een brede groep specifieke stakeholders. Het managementteam van de Regional Unit benoemde een aantal speerpunten:

- Het verbeteren van de communicatie met stakeholders rond Maastricht Aachen Airport.
- Het verbeteren van de telefonische bereikbaarheid van LVNL op Groningen Airport Eelde.
- Het onderzoeken van mogelijkheden om de publicatiewijze van NOTAM's te verbeteren.

In het verslagjaar zijn de gesignaleerde tekortkomingen in de communicatie met stakeholders rond Maastricht Aachen Airport opgelost. Ook is de telefonische bereikbaarheid op Groningen Airport Eelde verbeterd.

Het onderzoek naar de publicatiewijze van NOTAM's is uitgevoerd. Hieruit bleek dat een technische verbetering hoge kosten met zich meebrengt. Dit resultaat is gedeeld met de stakeholders. Zij hebben aangegeven deze kosten niet te willen dragen. Daarom wordt geen verdere actie op dit punt ondernomen.

CONSULTATIE KLANTEN

Op basis van de wettelijke verplichting organiseert LVNL ten minste jaarlijks zogenoemde 'user consultation meetings'. De bijeenkomsten hebben tot doel de klant te raadplegen bij voorgenomen beslissingen die voor hem van belang zijn en hem de mogelijkheid te geven ongevraagd advies te geven.

Op 10 juni 2010 zijn de luchtvaartmaatschappijen die opereren op Amsterdam Airport Schiphol geconsulteerd over het begrotingsproces en de resultaten daarvan. De Nederlandse staat heeft deze klantgroep op 21 september 2010 geconsulteerd.

Voor Maastricht Aachen Airport vond een klantconsultatie plaats op 20 oktober, voor Rotterdam The Hague Airport op 9 november en voor Groningen Airport Eelde op 13 december. Gebruikers van de NSAA-heffingzone zijn op 24 september 2010 geconsulteerd.

Naast deze 'user consultation meetings' participeert LVNL met luchtvaartsectorpartners AAS en KLM in de diverse werkgroepen. Zij hebben onder meer tot doel de verkeersontwikkelingen op Schiphol te monitoren, marktprognoses op te stellen en verbeteringen in technisch-operationele zin te identificeren en initiëren. Daarmee vervullen beide werkgroepen voor LVNL een belangrijke rol in de totstandkoming van het meerjaren investeringsprogramma en -begroting, die worden besproken in de breder samengestelde overleggen met luchtvaartmaatschappijen.



VEILIGHEID

Veiligheidsprestaties Interne programma's ter verbetering van de veiligheid Internationale en nationale ontwikkelingen

VEILIGHEIDSPRESTATIES

Eén van de belangrijkste primaire doelen van LVNL is een veilige afwikkeling van het luchtverkeer. Het bedrijfsmanagementsysteem van LVNL is sinds 2003 gecertificeerd tegen de ISO 9001:2000 norm. Het specifieke veiligheidsmanagement dat daar integraal onderdeel van uitmaakt, is gecertificeerd volgens de sinds 2005 geldende Europese eisen (Common Requirements) voor luchtverkeersleiding.

In 2009 werd een ontwikkeling in gang gezet om de werking van het incidentenonderzoek op een andere leest te schoeien. Met meer automatiseringsondersteuning voor een snellere doorlooptijd, een scherpere definitie welke voorvallen onderzocht worden, andere competenties in het onderzoek en een veel grotere betrokkenheid van de operationele werkvloer, werd een betere feedback vanuit voorvallen op de operatie gerealiseerd. In 2010 werd de interne veiligheidsrapportage aangepast op basis van deze nieuwe mogelijkheden. Dit levert een snellere en kwalitatief betere terugkoppeling op de dagelijkse operaties op. De Inspectie Verkeer en Waterstaat voerde aan het einde van 2010 met goed resultaat een audit uit op dit vernieuwde proces.

In 2010 registreerde LVNL 3.925 meldingen van voorvallen met mogelijke relevantie voor veiligheid, tegen 3.127 in 2009.

Alle door LVNL geconstateerde veiligheidsvoorvallen worden gemeld aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL), dat resideert bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

In 2010 zijn 960 ATC-gerelateerde voorvallen onderzocht. Ook zijn acht preventieve veiligheidssurveys uitgevoerd.

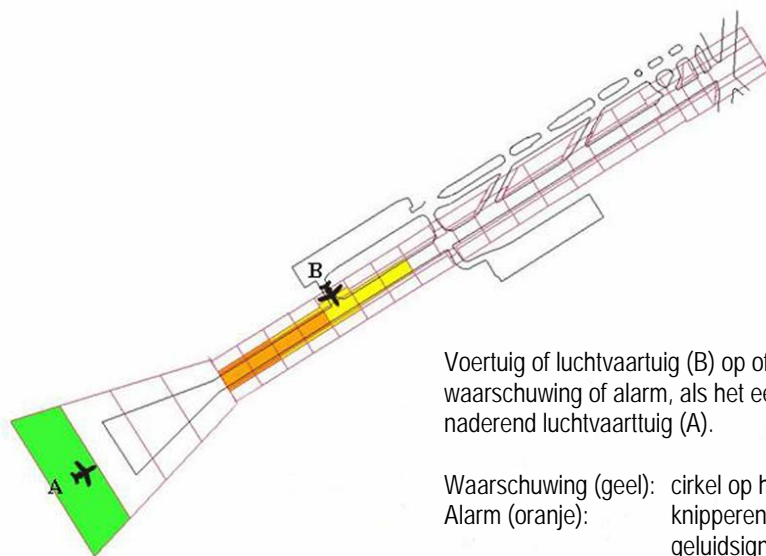
INTERNE PROGRAMMA'S TER VERBETERING VAN DE VEILIGHEID

LVNL is voortdurend bezig haar systemen, procedures en bekwaamheden van medewerkers te ontwikkelen en aan te passen. Op basis van 'lessons learned' uit het veiligheidsmanagementsysteem en eisen gesteld door de klanten, de toezichthouder, de wet- en regelgevers en de eigen organisatie. Daarbij wordt altijd een afweging gemaakt tussen de te behalen prestaties op de drie basiskenmerken van het geheel: veiligheid, efficiency en milieu (VEM). In 2010 zijn de volgende ontwikkelingen relevant geweest wat betreft veiligheid.

RIASS

Voor Beperkt Zicht Operaties (BZO) was in juni 2009 al het Runway Incursions Alerting System Schiphol (RIASS) operationeel gegaan. In 2010 werd het mogelijk gemaakt om nu onder alle zichtomstandigheden het RIASS te

gebruiken. Daarmee is een extra vangnet geïntroduceerd om effectief in te grijpen bij het optreden van runway incursions.



Voorbeeld werking RIASS

TRANSPONDERVERPLICHTING ONDER SCHIPHOL TMA 1

Op 12 maart 2009 werd de transponderverplichting onder de Schiphol TMA 1 van kracht. Op 20 maart 2009 bleek dat, als er veel VFR-verkeer vliegt, de hoeveelheid informatie op het beeldscherm voor met name Approach-verkeersleiders dusdanig is, dat de situational awareness vermindert en de taaklast stijgt. Daarop is, in overleg met de Inspectie Verkeer en Waterstaat, besloten een noodmaatregel (Special Rules Zones) in te stellen. Volgens planning is op 3 juni 2010 de systeemwijziging, die nodig was om het probleem op te lossen, operationeel gegaan, en is de ingestelde luchtruimmaatregel vervallen.

VERTICAL RADAR VIEW VOOR STACK CONTROL

Op 1 september 2010 is de Vertical Radar View voor de stackcontroller operationeel gegaan. Hiermee heeft de stackcontroller, naast het normale radarbeeld, een verticale doorsnede van het luchtverkeer in de stack. Potentiële verticale conflicten kunnen zo eerder worden gedetecteerd, hetgeen de veiligheid ten goede komt. Ook komt het de vlotte afhandeling van het stackverkeer ten goede.

SAFETY AWARENESS

Interne communicatie over veiligheidszaken vindt voortdurend plaats voor het blijvend vasthouden van de 'safety awareness' binnen LVNL. In verschillende overlegvormen worden recente incidenten besproken. Er wordt naar gestreefd om vier maal per jaar een aantrekkelijk safety bulletin uit te geven met achtergronden, incidentbeschrijvingen en overige artikelen betreffende veiligheid. Er zijn, na de vernieuwing van het incidentenonderzoek in 2009 en 2010, in het najaar van 2010 twee exemplaren verschenen die goed zijn ontvangen door het operationele personeel. De wereld om LVNL heen wordt in de gaten gehouden voor incidenten die elders gebeurd zijn, maar relevantie voor LVNL hebben. Met andere partijen als luchtvaartmaatschappijen,



maar ook collega-luchtverkeersleidingsorganisaties uit het buitenland wordt actief veiligheidsinformatie uitgewisseld.

Om de hernieuwde opzet van het LVNL-voorvallenonderzoek in een breed (operationeel) kader bekend te stellen, toe te lichten en te promoten, is tijdens de voorjaarscursus voor operationeel personeel de inrichting, procesgang en werkwijze van het voorvallenonderzoek onder de aandacht gebracht.

Op uitnodiging van LVNL heeft de Onderzoeksraad Voor Veiligheid een tweedaags werkbezoek gebracht aan LVNL. Doel hiervan was onder andere om de onderzoekers van de raad te informeren omtrent het voorvallenonderzoek nieuwe stijl in de veranderde LVNL-organisatie. Het bezoek is wederzijds als zeer waardevol ervaren.

Naast de Eagle Award ontving LVNL ook vanuit CANSO, de wereldwijde organisatie die de belangen van luchtverkeersleidingsorganisaties behartigt, internationale erkenning voor haar inspanningen. Tijdens het jaarlijkse CANSO Safety Seminar nam LVNL één van de zeven uitgedeelde CANSO Safety Awards in ontvangst. Deze onderscheiding werd toegekend voor de jarenlange inzet van de LVNL-programmamanager aan het CANSO Safety Information Exchange Programme (SIEP). Het SIEP biedt CANSO-leden de mogelijkheden in een beschermde omgeving informatie over veiligheidsgerelateerde onderwerpen met elkaar te delen.

VEILIGHEIDSSTUDIES

Conform de wetgeving moet voor elke verandering in het luchtverkeersleidingssysteem een veiligheidsstudie worden uitgevoerd. In 2010 werden tien grote studies uitgevoerd. Daarnaast werd voor kleinere wijzigingen een grote hoeveelheid 'lichtere' veiligheidsstudies verricht.

INTERNATIONALE EN NATIONALE ONTWIKKELINGEN

Op veiligheidsgebied is er in internationaal verband veel in beweging.

EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY (EASA)

De European Aviation Safety Agency (EASA) krijgt ook voor luchtverkeersleiding de bevoegdheid om regels op te stellen en toezicht te houden. Om dat mogelijk te maken bereidt de Europese Commissie 'Basic Regulation' en 'Implementing Rules' voor, die een soepele overgang mogelijk moeten maken van bestaande regelgeving naar EASA-regelgeving. Het voordeel moet zijn dat regelgeving ten aanzien van luchtverkeersleiding alsook ten aanzien van luchtvaartuigen en bemanning nu op één centrale Europese plaats komt. Zo werd in 2010 onder andere de Implementing Rule on Performance (EU Reg 691/2010) van kracht, die ook normen zet voor de veiligheidsprestaties van luchtverkeersleidingsdiensten.

SINGLE EUROPEAN SKY (SES)

In het kader van de Single European Sky (SES) wordt gewerkt aan de implementatie van het 'Functional Airspace Block Europe Central' (FABEC). Op een groot aantal terreinen wordt samengewerkt. LVNL leidt de werkzaamheden van het Standing Committee on Operations en het Standing Committee on Safety voor FABEC. De samenwerking binnen het Safety Committee leidt uiteindelijk tot een overall safety case voor FABEC en een coördinerend mechanisme voor de Safety Management Systemen van de FABEC-partners.

EUROCONTROL

Als gevolg van de ontwikkelingen bij de Europese Commissie en de EASA opbouw, worden bij EUROCONTROL significante veranderingen doorgevoerd. Niet langer is het agentschap verantwoordelijk voor het ontwikkelen van regelgeving inzake veiligheid, al zal het wel als expertiseorgaan geraadpleegd worden door EASA en de Europese Commissie. EUROCONTROL wordt omgevormd tot een agentschap van de lidstaten dat de Single European Sky ondersteunt, de functie van Network Management vervult en een directe onderzoekssteuning levert aan de SESAR Joint Undertaking.

CIVIL AIR NAVIGATION SERVICES ORGANISATION (CANSO)

De Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) leverde in 2010 de 'Safety Management Systems Standard of Excellence' op, die als richtsnoer kan dienen voor de interne LVNL-ontwikkelingen. Bij deze standaard hoort ook een 'implementation guide', die zeer veel relevante informatie bevat over de 'best practices' van de collega-luchtverkeersleidingsorganisaties. De International Civil Aviation Organisation (ICAO) heeft aangegeven veel belangstelling te hebben voor de standaard en deze te zullen ondersteunen. Bovendien heeft ICAO aangekondigd een aparte standaard (Annex 19) voor Safety Management te zullen ontwikkelen, waar de CANSO-standaard voor een deel in verwerkt zou kunnen worden.

SAFETY MATURITY

De nieuwe methodiek voor het meten van de Safety Maturity die ontwikkeld is door EUROCONTROL en CANSO, is in 2010 voor het eerst toegepast. Dit is een belangrijke 'leading indicator' voor het vaststellen van het veiligheidsniveau en maakt ook deel uit van de nieuwe Implementing Rule on Performance (EU REG 691/2010).

ANALYSE BUREAU LUCHTVAARTVOORVALLEN (ABL)

Sinds 4 januari 2007 is in het kader van de Wet verplichte meldingen van voorvallen in de burgerluchtvaart, in Nederland het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) ingericht bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. LVNL heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het tot stand komen van dit ABL. In 2010 stelde het ABL een aantal eerste gegevensoverzichten beschikbaar met betrekking tot vogelaanvaringen en laseraanstralingen. De gegevens bevestigden eerdere risicoanalyses op deze gebieden.

VEILIGHEIDSPLATFORM SCHIPHOL (VPS)

Het Veiligheidsplatform Schiphol (VPS) en dan met name de Expertgroep Flight Safety, waarvoor LVNL de voorzitter levert, richtte zich in 2010 op de onderwerpen Runway Incursions en vogelaanvaringen. Voor het onderwerp vogelaanvaringen is apart het VPS Schiphol Birdstrike Committee opgericht, onder voorzitterschap van Amsterdam Airport Schiphol. Aan de overheidskant is een complementair 'regieplatform vogelaanvaringen' opgericht, dat heel Nederland bestrijkt.

Aan de Expertgroep Flight Safety rapporteert het Runway Safety Team Schiphol (RST). Naar aanleiding van internationale ontwikkelingen binnen IATA en de Flight Safety Foundation, werd het aandachtsgebied van het RST verbreed. Naast runway incursions als grootste aandachtspunt behoren nu ook runway excursions tot de scope.

In 2010 voerde de Expertgroep Flight Safety een herijking van haar eigen activiteiten uit en vernieuwde haar werkprogramma voor 2011 en verder op basis van een nieuwe visie welke door de Stuurgroep VPS was opgesteld.



EFFICIENCY

Verkeerscijfers

Afhandelingscapaciteit van het luchtverkeer op Schiphol Vertragingen

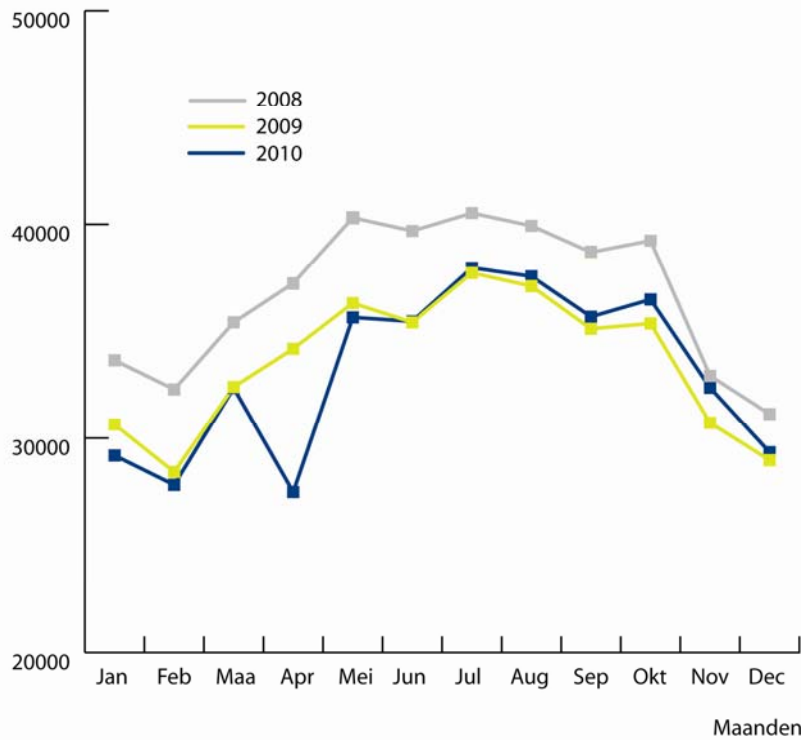
VERKEERSCIJFERS

Het aantal afgehandelde vluchten liet in 2010 een wisselend beeld zien. Bij het Amsterdam Area Control Centre (ACC) nam het aantal vluchten enigszins toe ten opzichte van 2009. Bij Schiphol TWR/APP werd een kleine daling geconstateerd.

De verkeerscijfers zijn negatief beïnvloed door de vulkaanproblematiek in de maanden april en mei. Met name april 2010 was een slechte maand met een krimp van negentien procent, ten opzichte van april 2009.

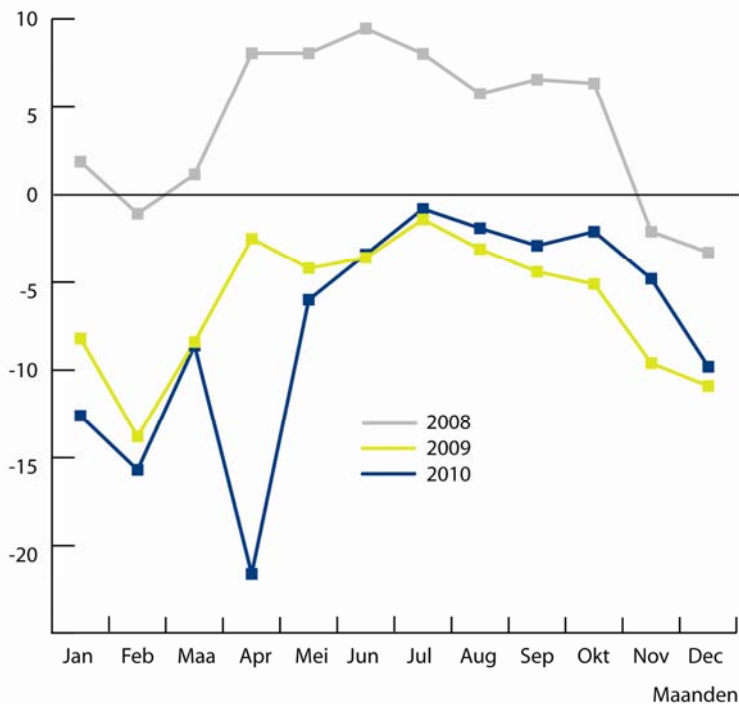
Verkeerscijfers	
Amsterdam Area Control Centre - ACC	
Totaal aantal afgehandelde vluchten 2010	493.863 (492.559)
Vershil ten opzichte van 2009	0,3%
Schiphol Tower/Approach - TWR/APP	
Totaal aantal afgehandelde vluchten 2010	402.375 (406.976)
Vershil ten opzichte van 2009	-1,1%
Rotterdam The Hague Airport - Rotterdam	
Totaal aantal afgehandelde vluchten 2010	52.644 (52.905)
Vershil ten opzichte van 2009	-0,5%
Maastricht Aachen Airport - Beek	
Totaal aantal afgehandelde vluchten 2010	32.671 (40.621)
Vershil ten opzichte van 2009	-19,6%
Groningen Airport Eelde - Eelde	
Totaal aantal afgehandelde vluchten 2010	64.128 (65.622)
Vershil ten opzichte van 2009	-2,3%

Aantal vluchten



Verkeerscijfers Schiphol per maand in 2008, 2009 en 2010

Percentage groei ten opzichte van 2000



Groecijfers Schiphol per maand in 2008, 2009 en 2010, ten opzichte van 2000

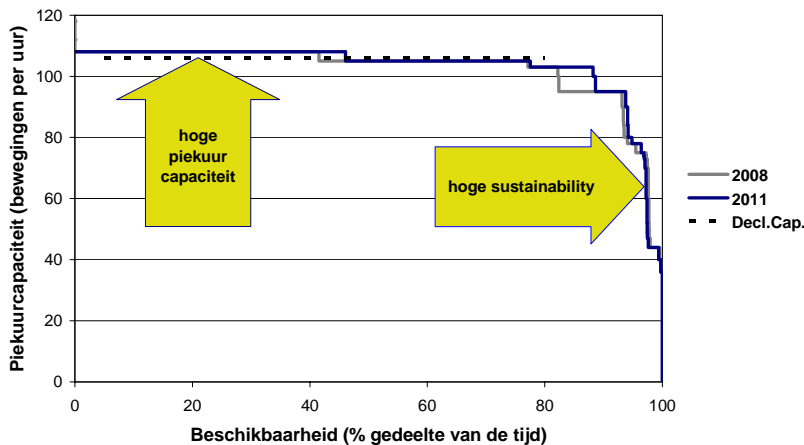


AFHANDELINGSCAPACITEIT VAN HET LUCHTVERKEER OP SCHIPHOL

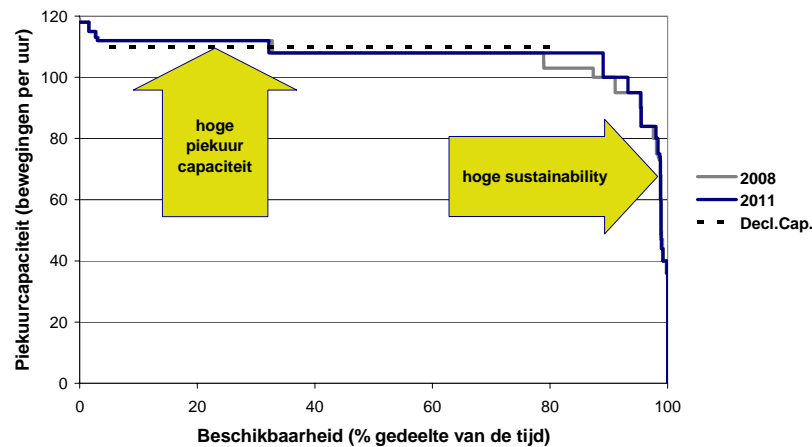
Onderstaande figuren tonen de capaciteit waarmee op Schiphol het vliegverkeer wordt afgehandeld. Te zien is het totaal aantal bewegingen - starts en landingen opgeteld - dat per uur kan worden afgehandeld; de piekurocapaciteit.

De piekurocapaciteit van Schiphol is globaal gesproken 106 bewegingen per uur tijdens de landingspiek en 108 bewegingen per uur tijdens de startpiek. Op basis van deze 'declared capacity' worden de start- en landingslots voor Schiphol toegewezen. In de praktijk is de beschikbare capaciteit echter niet altijd hetzelfde. De beschikbare capaciteit hangt van een groot aantal factoren af, met als voornaamste factor het weer. Daarom is de maximale capaciteit niet altijd beschikbaar. In onderstaande figuren is te zien hoe rechts in de grafiek, in circa twintig procent van de tijd, de capaciteit als gevolg van het weer lager is.

LVNL bood in het verslagjaar zowel een hoge uurocapaciteit onder goede omstandigheden, als een zo hoog mogelijke capaciteit bij minder gunstige omstandigheden. Dit laatste staat bekend als een hoge sustainability. Gebruik en ontwikkeling van het LVNL-luchtverkeersleidingsysteem zijn gericht op het bereiken van een zo hoog mogelijke piekurocapaciteit en een hoge sustainability. Een voorbeeld van systeemwijzigingen in 2010 met een positief effect op de sustainability is de ontwikkeling van parallel starten.



Beschikbaarheid capaciteit tijdens een landingspiek in de zomer



Beschikbaarheid capaciteit tijdens een startpiek in de zomer

Op 11 maart 2010 werd onder de naam AMRUFRA de herinrichting van een groot deel van het luchtruim in het oosten van Nederland en aan de westkant van Duitsland geïmplementeerd. Met deze nieuwe inrichting is de verkeersstroom van het burgerluchtverkeer tussen de luchthaven van Amsterdam en Frankfurt geoptimaliseerd. Het is daardoor mogelijk de voor de komende jaren verwachte groei van het verkeersaanbod te accommoderen, met minder vertragingen en een reductie in het brandstofgebruik.

KNOWLEDGE AND DEVELOPMENT CENTRE (KDC)

Sinds 2006 heeft LVNL een deel van haar onderzoeks- en ontwikkelingscapaciteit belegd in de stichting KDC waarin samen met Air France-KLM en Amsterdam Airport Schiphol vorm wordt gegeven aan de innovatie van het ATM-systeem. Het KDC dient voor LVNL een tweeledig doel:

- Vergroting van het innovatieve vermogen door kennisinstellingen en universiteiten te laten investeren in ATM-ontwikkeling.
- Het verlagen van de financiële lasten die de steeds toenemende ontwikkelvraag met zich meebrengt.

De verdere ontwikkeling en uitbouw van het KDC sluit daarmee goed aan bij de LVNL-strategie.

In het verslagjaar zijn diverse studies afgerond. Uitgebreide informatie is gepubliceerd op: www.kdc-mainport.nl. Met name de ontwikkeling van het arrival management systeem is in 2010 een belangrijke plaats gaan innemen in het KDC. De innovatie van het arrival management systeem is een belangrijke voorwaarde voor de bredere toepassing van geluidsarme naderingen (Continuous Descent Approaches) op Schiphol.

In 2010 heeft er, mede door de verkiezingen en het nieuwe kabinetsbeleid, geen besluitvorming plaatsgevonden over de Kennis en Innovatie Agenda Luchtvaart (KIAL). Het KDC-bestuur heeft moeten vaststellen dat de verwachte schaalvergroting op basis van de KIAL geen gestalte heeft gekregen. Op basis van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt voorzien dat het KDC de komende drie jaar de huidige omvang zal behouden.

CONTINGENCY

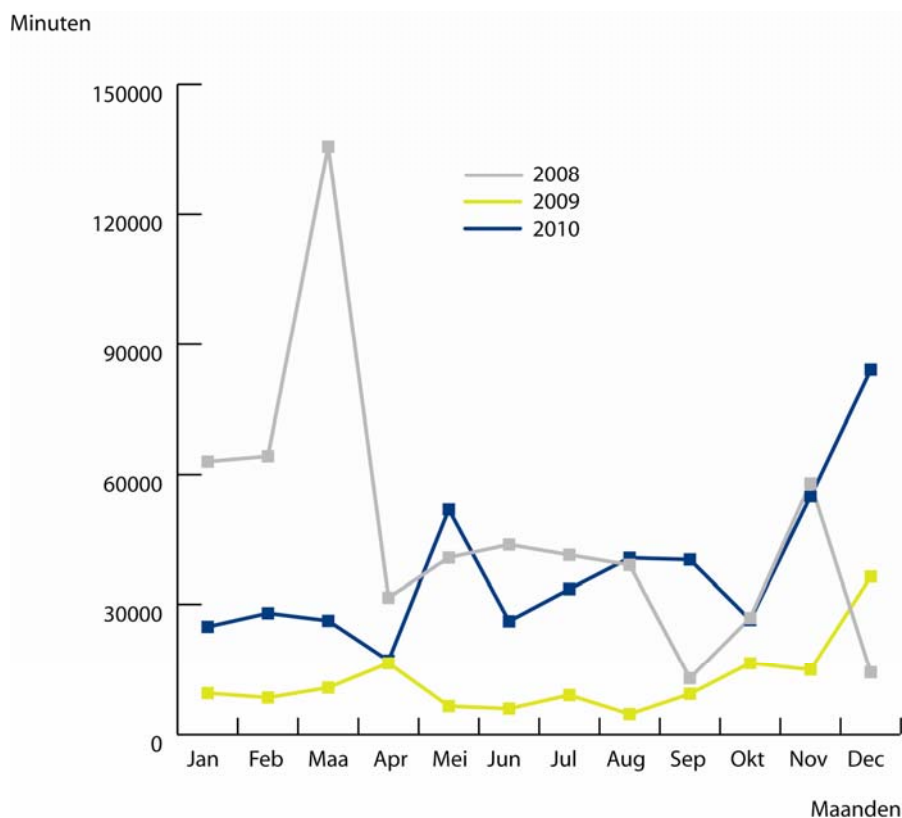
In 2009 zijn de procedures voor verstoringen die korter dan 48 uur duren geëvalueerd en waar nodig verbeterd. De opties voor lange termijn contingency maatregelen (fall-back) - voor verstoringen die langer dan 48 uur duren - werden in dat jaar in grote lijnen in kaart gebracht. In 2010 is een project gestart met het doel te komen tot een nieuwe fall-back locatie, zodat in tijden van langere verstoringen de continuïteit van de dienstverlening nog beter is geborgd. In 2012 moet deze locatie operationeel zijn. In de tussentijd worden contingency procedures gecontroleerd en waar nodig verder verbeterd.



VERTRAGINGEN

In het verslagjaar registreerde de Central Flow Management Unit (CFMU) van EUROCONTROL in het Nederlandse Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) gebied 33.280 vluchten die door LVNL werden gereguleerd (2009: 11.626). Van het aantal gereguleerde vluchten hebben 21.623 vluchten vertraging ondervonden (2009: 6.798). De totale vertraging voor deze vluchten bedroeg 454.688 minuten (2009: 147.593), wat een gemiddelde vertraging betekent van 21,0 minuten per vertraagde vlucht (2009: 21,7). Gemeten over alle afgehandelde vluchten bedroeg de vertraging 0,9 minuut per vlucht.

Net als in voorgaande jaren veroorzaakte het weer het grootste deel van de vertragingen. Veel last werd ondervonden van mist, dwarswind en buien. In december speelde de sneeuw een grote rol. Verder trok het verkeer in 2010 weer aan ten opzichte van 2009, waardoor er vaker dan in 2009 omstandigheden optraden waarin het aanbod groter was dan de capaciteit en er regulaties werden ingesteld. In totaal veroorzaakten de meteorologische omstandigheden 47 procent van het totaal aantal vertragingminuten in 2010 (2009: 77 procent), en bunchvorming 39 procent. Technische storingen en vulkaan-as zorgden voor respectievelijk 3 procent en 7 procent van alle vertragingminuten.



Vertragingen door LVNL gereguleerde vluchten, in minuten per maand in 2008, 2009 en 2010

MILIEU

Hinderbeperking

Prestaties Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol

HINDERBEPERKING

De Tafel van Alders is het overleg over de toekomst van Schiphol en haar omgeving onder leiding van onafhankelijk voorzitter Hans Alders. Aan tafel zitten - naast LVNL - vertegenwoordigers van omwonenden, lokale en regionale bestuurders, het Rijk en de luchtvaartsector. De Alderstafel adviseert het kabinet over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving voor de korte en de middellange termijn. In februari 2009 werd het zogenoemde Aldersakkoord door de Tweede Kamer bekrachtigd en in mei werd het werkplan vastgesteld. De betrokken partijen voeren samen het akkoord uit.

NIEUW GELUIDSSTELSEL SCHIPHOL

Op 1 november 2010 is, als onderdeel van de uitvoering van het Aldersakkoord, een tweejarig experiment gestart met een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. Het stelsel is tot stand gekomen aan de Alderstafel waar alle belanghebbenden zitting hebben: vertegenwoordigers uit de luchtvaartsector, lokale en regionale bestuurders, bewonersvertegenwoordigers en het Rijk.

De wens om te komen tot een nieuw geluidsstelsel voor Schiphol dateert van begin 2008. Toen heeft de Tweede Kamer aangegeven het bestaande stelsel te complex te vinden en moeilijk te begrijpen voor bestuurders en bewoners. Daarnaast leidt het bestaande stelsel met grenswaarden in zogenoemde handhavingpunten tot ongewenste situaties. Handhaving kan in de praktijk in het bestaande stelsel namelijk tot gevolg hebben dat vluchten uitwijken naar een baan waarvan meer mensen last hebben.

Doel van het nieuwe geluidsstelsel Schiphol is de instandhouding van het netwerk van verbindingen op Schiphol. Verder moet het operationeel uitvoerbaar en veilig zijn én moet het bewoners in de omgeving van Schiphol gelijkwaardig of beter beschermen. Daarbij moet het niet ingewikkeld zijn en goed uitlegbaar. De werking van het nieuwe geluidsstelsel is gebaseerd op regels die voorschriften bevatten over het gebruik van start- en landingsbanen. Rekening houdend met de weersomstandigheden en de herkomst en bestemming van het verkeer worden die banen het meest gebruikt die het minste aantal bewoners hinder bezorgen. De regels zullen in de wet worden verankerd en de naleving ervan zal gehandhaafd worden.

Tijdens het experiment blijft het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten van kracht. Als zou blijken dat grenswaarden binnen het huidige stelsel dreigen te worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het experiment, kan een 'experimenteerregeling' met vervangende grenswaarden worden opgesteld. Binnen deze experimenteerregeling kan dan het vliegen volgens de regels van het experiment worden voortgezet.



HINDERBEPERKENDE MAATREGELEN

Op het terrein van hinderbeperking werd in het verslagjaar ook weer nauw samengewerkt met de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). De werkzaamheden richtten zich op maatregelen die in 2010 van kracht waren en er werden voorbereidingen getroffen voor maatregelen die in 2011 hun beslag zullen krijgen. Hieronder volgt een overzicht van deze maatregelen:

Maatregelen 2010

- CROS pilot 3B+ (plus). Uitbreiding van het gebruik van de vaste bochtstraal op de Spijkerboor vertrekroute vanaf de Kaagbaan.
- Tijdelijke verlenging van de nachtprocedures van 06:00 uur naar 06:30 uur. Rond 06:30 uur wordt overgegaan van de nachtprocedures naar de dagprocedures. Bij de nachtprocedures wordt onder andere gebruik gemaakt van Continuous Descent Approaches (CDA) op vaste naderingroutes en andere vertrekroutes vanaf de Polderbaan.
- Ontwikkeling parallel starten. De lopende ontwikkeling van parallel starten heeft geleid tot een vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan en een einde gemaakt aan het gebruik van koersinstructies vanaf de Polderbaan tijdens marginaal zicht.
- NOMOS online. Verbetering van de informatievoorziening van geluidmetingen.
- Grondgeluid Hoofddorp. Onderzoek naar mogelijkheden om hinder van grondgeluid tegen te gaan.
- Idle reverse thrust. Onderzoek naar de mogelijkheden om het gebruik van 'idle reverse thrust', in het bijzonder op de Polderbaan, te vergroten.
- Milieusimulator: onderzoek naar de verbetering van de informatievoorziening met behulp van een milieusimulator, die zowel online als op locatie beschikbaar moet komen.

Geplande maatregelen 2011

- Online vliegtuigbewegingen. LVNL levert technische middelen om met behulp van radardata, de omwonenden meer inzicht te geven in het luchtverkeer rond Schiphol.
- Optimalisatie vertrekroutes Zwanenburgbaan. De luchtvaartsector treft de voorbereiding voor de verlegging van de noordelijke vertrekroutes vanaf de Zwanenburgbaan. Het experiment met deze routeverlegging is overeengekomen in overleg met vertegenwoordigers uit de omgeving van deze routes.

PRESTATIES REGELING MILIEU-INFORMATIE LUCHTHAVEN SCHIPHOL

In het gebruiksjaar 2010 - de periode van 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010, voldeed LVNL aan tien van de elf milieuregels die vastgelegd zijn in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI). LVNL bleef, vaak ruim, binnen de gestelde normen. Op regel 10 voor baangebruik gedurende de nachtperiode werd één overschrijding genoteerd; in de nacht van 15 op 16 september 2010 vertrok een vliegtuig om 23:33 van de Buitenveldertbaan (baan 27).

De jaarlijkse rapportage op de naleving van de RMI-regels wordt gepubliceerd op de LVNL-website www.lvnl.nl.

FINANCIËN

Een nieuw tijdperk dient zich aan Resultaat Financiële kerngegevens

De economische crisis heeft de luchtvaartsector en LVNL in de jaren 2008 en 2009 hard geraakt. De financiële positie van LVNL is daardoor ernstig verzwakt. LVNL zag zich genoodzaakt ingrijpende maatregelen in de bedrijfsvoering te treffen en additionele financiële middelen aan te trekken om de continuïteit adequaat te borgen.

Doordat al in een zeer vroeg stadium van de economische neergang maatregelen zijn getroffen vanuit de ambitie de kosteneffectiviteit te verbeteren zijn de effecten al gedurende de crisis merkbaar geweest. Het jaar 2010 was in financieel opzicht dan ook een jaar waarin genomen maatregelen zichtbaar, en een groter dan eerder aangenomen kosteneffect sorteerden. Ook dienden de eerste tekenen van herstel van het luchtverkeer zich aan van waaruit ook een positieve bijdrage aan het resultaat is geleverd.

AANTREKKEND VERKEER

In de eerste maanden stabiliseerde de daling van het verkeersvolume. De kansen op een voorzichtig herstel leken toe te nemen. In april werd de luchtvaartsector echter wederom hard getroffen door de aswolk die het gevolg was van een vulkaanuitbarsting op IJsland. Deze aswolk zorgde voor een sterke afname van het vliegverkeer in het Europese luchtruim. Enige tijd waren delen van het Europese luchtruim zelfs volledig gesloten. Vanaf mei herstelde het verkeer zich goed. Uiteindelijk bleek het aantal service units voor de belangrijkste heffingszones het niveau van 2009 zelfs te overstijgen. Voor de en-route heffingszone ligt het aantal service units nipt onder het in de begroting gehanteerde verkeersscenario. Voor de terminal heffingszone was een conservatiever volumescenario gekozen en lag het aantal afgehandelde service units circa 1,8% hoger dan begroot.

FINANCIERINGSARRANGEMENT

LVNL beschikt niet over financiële reserves en de bedrijfsactiviteiten hebben een dienstverlenend en infrastructureel karakter. Dit betekent dat een groot deel van de kosten relatief vast is. De sterke terugval van de inkomsten in voorgaande jaren zette de financiële positie van LVNL dermate onder druk dat in 2009 een tijdelijke uitbreiding van de debetlimiet van de rekening-courantverhouding met het Ministerie van Financiën tot 40 miljoen euro noodzakelijk bleek. Ondanks het ingezette herstel was het nodig deze uitbreiding gedurende heel 2010 in stand te houden. Ook voor 2011 is overeengekomen deze uitbreiding te continueren.

In aanvulling op deze faciliteit en bestaande financieringsafspraken met financiële instellingen heeft LVNL in 2010 met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu overeenstemming bereikt over de voorwaarden om haar investeringsprogramma via leenfaciliteiten bij het Ministerie van Financiën te kunnen financieren. Hiermee is de continuïteit van het programma aan de vooravond van een periode van grootschalige investeringen geborgd tegen de laagst mogelijke kosten. In 2010 is ook de eerste leenfaciliteit ter hoogte van 25,4 miljoen euro afgesloten voor de financiering van de vervanging van het Voice Communicatie Systeem.



AFSCHEID VAN FULL COST RECOVERY

De afgelopen jaren is in Europa tijdens de ontwikkeling van de Single European Sky nieuwe regelgeving geïmplementeerd die van invloed is op de financiële bedrijfsvoering. In 2010 is EU-verordening 691/2010 aangenomen; de verordening tot vaststelling van een prestatieregeling van luchtvaartnavigatiediensten. Hiermee behoort het systeem van 'full cost recovery', waarin alle over- en onderdekkingen verrekend konden worden met de gebruikers, definitief tot het verleden. Belangrijke kenmerken van de nieuwe prestatieregeling zijn:

- De Europese Commissie formuleert zogenoemde EU-wijde doelen op het gebied van Veiligheid, Capaciteit en Milieu. Lidstaten moeten voor elke zogenoemde 'referentieperiode' een prestatieplan op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken bij de Europese Commissie indienen. Uit dit plan moet onder meer blijken welke bijdrage geleverd wordt aan de EU-wijde doelen en hoe dit bereikt zal worden.
- Voor luchtverkeersdienstverleners worden op het niveau van de Staat of functionele luchtruimblokken, door de lidstaten bindende, meerjarige doelstellingen bepaald. Het gaat hierbij onder meer om de verbetering van de kosteneffectiviteit, uitgedrukt in een vastgesteld eenheidstarief. Deze doelstelling wordt gebaseerd op een vastgesteld, meerjarig kostenniveau en een vooraf bepaald meerjarig verkeersscenario.
- Luchtverkeersdienstverleners worden blootgesteld aan nieuwe financiële bedrijfsrisico's. In de eerste plaats betreft dit het zogenoemde verkeersrisico. Wanneer het werkelijk aantal service units afwijkt van het vooraf vastgestelde scenario, loopt LVNL tot maximaal 4,4 procent omzetriscico. Het effect van dit risico wordt in principe jaarlijks bepaald en verdisconteerd in de tariefstelling. In de tweede plaats is er het kostenrisico. Dit risico impliceert dat afwijkingen van het vooraf bepaalde kostenniveau - voor zover beïnvloeding van die kosten niet buiten de macht van de dienstverlener liggen - voor rekening komen van de dienstverlener. Afwijkingen van het kostenniveau voor zover niet beïnvloedbaar door de dienstverlener, worden steeds in de eerstvolgende referentieperiode verrekend. Lidstaten kunnen overigens nog aanvullende financiële en niet-financiële stimuleringsmaatregelen toepassen.

De eerste referentieperiode gaat in op 1 januari 2012 en duurt tot 31 december 2014. De volgende referentieperiodes beslaan steeds een periode van vijf jaren. De eerste referentieperiode heeft qua prestatiedoelen en risicodeling hoofdzakelijk betrekking op de en-route heffingszone. In deze periode worden tevens de voorbereidingen getroffen om vanaf de tweede referentieperiode ook de terminal heffingszone volledig te onderwerpen aan de prestatieregeling.

Volgens de prestatieregeling mogen de exploitatietekorten tot en met 2011, anders gezegd het saldo bestemmingsfonds ultimo 2011, over de eerste twee referentieperiodes (tot en met 2019) nog volledig met de gebruikers verrekend worden.

Verder biedt de prestatieregeling lidstaten de mogelijkheid het volumerisico in de eerste referentieperiode niet toe te passen wanneer dienstverleners geen of een te beperkt eigen vermogen hebben. In dat geval moet de lidstaat aangeven welke maatregelen getroffen worden om dit risico wel vanaf de tweede referentieperiode toe te passen. Nederland moet hierin zijn keuze nog bepalen.

VERMOGENSVORMING

In de afgelopen jaren werd al duidelijk dat LVNL - ondanks het systeem van full cost recovery - gebaat is met een eigen vermogen. Deze mogelijkheid is voorzien in de Kaderwet ZBO. Met een dergelijk weerstandsvermogen zouden al te sterke tariefschommelingen of stijgingen in slechte tijden voorkomen kunnen worden. Naar de toekomst kijkend komt daar nog een belangrijk argument bij: de afschaffing van het full cost recovery systeem en

de introductie van de hiervoor genoemde Europese prestatieregeling waarin LVNL geconfronteerd wordt met nieuwe financiële risico's.

In 2009 heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat LVNL weerstandsvermogen mag gaan opbouwen. Over de omvang en wijze waarop deze vermogensvorming plaats moet vinden dienen nadere afspraken gemaakt te worden. In het licht van de invoering van de Europese prestatieregeling is in 2010, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, een onderzoek geïnitieerd naar de omvang van het benodigde vermogen om dit nieuwe systeem op verantwoorde wijze in te voeren. De resultaten van dit onderzoek worden in de eerste helft van 2011 verwacht.

RESULTAAT

Het financiële resultaat over 2010 bedraagt 7,8 miljoen euro positief. Daarmee is een aanmerkelijk beter resultaat bereikt dan in 2009, toen er nog sprake was van een negatief resultaat van 23,1 miljoen euro. Daarbij wordt aangetekend dat in het resultaat 2009 een bijzondere eenmalige last is verdisconteerd. Dit betreft de vorming van de voorziening van 21,2 miljoen euro voor de personeelsreductie van honderd fte. Desalniettemin is er sprake van een aanzienlijke resultaatverbetering. In de begroting 2010 werd nog een negatief resultaat van 1,9 miljoen euro voorzien.

De sterke resultaatverbetering is met name gestuwd door de sterke performance op onze kostenbeheersing. De verbetering is deels ook toe te schrijven aan het ingezette herstel van het luchtverkeer en - specifiek voor de en-route heffingszone - een stijging van de tarieven met twee procent per 1 januari 2010. Ook vanuit de bedrijfsopbrengsten is een iets positiever resultaat bereikt. Met name omdat het aantal afgehandelde service units enigszins hoger ligt dan aangenomen in de begroting.

BEDRIJFSOPBRENGSTEN

De opbrengsten van LVNL bestaan uit opbrengsten uit heffingen en overige opbrengsten. Als tariefgestuurde ZBO bestaat het grootste deel van de opbrengsten uit heffingen. LVNL kent drie heffingszones, te weten de en-route heffingszone, de terminal heffingszone en de NSAA-heffingszone. De twee eerstgenoemde heffingszones zijn gezamenlijk goed voor ruim 99 procent van de heffingen.

De totale opbrengst uit heffingen (161,1 miljoen euro) is hoger dan in 2009 (155,6 miljoen euro) en ligt nipt boven de begroting (160,4 miljoen euro).

Ten opzichte van 2009 geldt dat de en-route heffingszone een 5,1 miljoen euro hogere opbrengst uit heffingen rapporteert. Dit wordt verklaard door enerzijds een tariefstijging met ingang van 2010 met twee procent en anderzijds een toename van het aantal afgehandelde service units met 2,1 procent. Voor de terminal heffingszone zijn de tarieven ongewijzigd gebleven en komt de stijging van de heffingen (0,7 miljoen euro) volledig voor rekening van de toename van het aantal afgehandelde service units (2,9%). Tenslotte laat de NSAA-heffingszone een daling van de heffingen zien van 0,3 miljoen euro, hetgeen verklaard wordt vanuit de combinatie van een tariefdaling per 1 januari 2010 van bijna 27 procent en een stijging van het aantal afgehandelde vluchten met ruim zes procent. De sterke tariefdaling in 2010 is het gevolg van het toepassen van het N+2 verrekenmechanisme.

De geringe afwijking van heffingen ten opzichte van de begroting kan volledig worden verklaard uit het feit dat alle heffingszones een hoger afgehandeld aantal service units en vluchten laten zien dan was begroot.



De vergoeding van het Rijk voor de dekking van de kosten verbonden aan vluchten die door de overheid zijn vrijgesteld van heffingen en het VFR-verkeer (Visual Flight Rules) (2,4 miljoen euro) toont een daling van 0,3 miljoen euro ten opzichte van 2009 en ligt in lijn met de begroting (2,4 miljoen euro).

De overige opbrengsten (9,7 miljoen euro), met name bestaande uit opbrengsten uit dienstverlening aan derden en een bijdrage van het Rijk ter dekking van in het verleden ontstane exploitatietekorten op de regionale luchthavens, zijn licht hoger dan in 2009 (8,2 miljoen euro) en ook aanmerkelijk hoger dan begroot (7,5 miljoen euro).

De bijdrage van het Rijk bedraagt in 2010 6,3 miljoen euro. Het aandeel hierin voor de regionale luchthavens bedraagt in 2010 3,7 miljoen euro. Met deze bijdrage zijn alle tekorten tot en met 2007 conform de afspraken volledig afgedekt door de overheid. Het restant van de bijdrage (2,6 miljoen) is conform de afspraken met het Ministerie toegevoegd aan het bestemmingsfonds terminal. Met ingang van 2008 zijn alle luchthavens in de zogenoemde One Group of Airports gegroepeerd. Deze One Group of Airports representeert de gehele terminal heffingzone en hiervoor geldt één kostenbasis, één tarief en één bestemmingsfonds.

De opbrengsten uit de dienstverlening aan derden (1,6 miljoen euro) zijn lager dan in 2009 (2,2 miljoen euro) doch hoger dan begroot (1,3 miljoen euro). Verder is er jaarlijks een vrijval uit de opbrengst van de QTE Cross Border Lease transactie van 1,6 miljoen euro.

BEDRIJFSLASTEN

De bedrijfslasten bedragen 157,2 miljoen euro (2009: 181,4 miljoen euro) en zijn daarmee aanzienlijk lager dan begroot (163,4 miljoen euro). In de vergelijking met de bedrijfslasten 2009 dient rekening te worden gehouden met de in 2009 getroffen voorziening ad 21,2 miljoen euro voor de personeelsreductie van honderd fte.

De personeelskosten (117,0 miljoen euro) liggen 0,8 miljoen euro boven begrotingsniveau. Dit is onder meer het gevolg van:

- Een aantal noodzakelijke dotaties aan bestaande personele voorzieningen, onder meer vanwege de renteontwikkeling.
- Het treffen van een nieuwe voorziening ter hoogte van 2,4 miljoen euro gerelateerd aan de reductie van nog eens 28 fte in de periode 2011 tot en met 2014.

Zonder deze effecten zouden de personeelskosten lager zijn uitgevallen.

Ten opzichte van 2009 is de personele bezetting met circa zestig fte, zo'n 5,9%, afgenomen. De afname van het aantal actieve fte's gedurende 2010 bedraagt zo'n 5,5 procent, circa vijftig fte. Dit is hoofdzakelijk het resultaat van het programma Inkomsten en Uitgaven in Balans dat in 2009 ook al resulteerde in een reductie van 38 fte. De verhouding tussen operationeel en niet-operationeel personeel is daarmee verder verbeterd, hetgeen als een indicatie wordt gezien van de verbetering van de doelmatigheid van de bedrijfsvoering.

De algemene kosten (28,7 miljoen euro) zijn ten opzichte van 2009 (30,5 miljoen euro), waarin al een scherpe daling werd gerealiseerd, wederom gedaald. In de begroting 2010 werd nog rekening gehouden met een kostenniveau van 35,4 miljoen euro. Ook in 2010 is onverminderd aandacht geschonken aan het verbeteren van het kostenbewustzijn, hetgeen er onder meer toe heeft geleid dat aanzienlijke kostendalingen op onder meer advieskosten, uitbesteed werk en onderhoud konden worden gerealiseerd.

De afschrijvingen (11,5 miljoen euro) zijn licht lager dan begroot (11,9 miljoen euro) en lager dan de afschrijvingen in 2009 (12,2 miljoen euro). In 2010 is voor circa 4,4 miljoen euro geactiveerd. De belangrijkste activeringen komen voort uit nieuwe veiligheidsvoorzieningen, met name het vervangen van het kloksysteem. De komende jaren is een stijging van het investeringsniveau voorzien. De aanbesteding in het kader van de vervanging van het Voice Communicatie Systeem is in 2010 afgerond en hiervoor is een leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën aangegaan. Voor de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem zijn in 2010 de voorbereidende studies gestart.

FINANCIËLE LASTEN

De middelen van LVNL zijn aangemerkt als publieke middelen. LVNL is in de zin van de Comptabiliteitswet aangemerkt als een Rechtspersoon met Wettelijke Taak (RWT). Dit brengt met zich mee dat LVNL haar liquide middelen verplicht, rentedragend aanhoudt in de schatkist van het Rijk. Zoals aangegeven is de debetlimiet tijdelijk verhoogd tot een 40 miljoen euro. Op kwartaalbasis wordt verantwoording afgelegd over de ontwikkeling van het saldo aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en jaarlijks wordt bepaald of en in welke mate de tijdelijke verhoging gecontinueerd moet worden.

Vanuit kostenmotieven heeft LVNL zich ten doel gesteld ook de financiering van het investeringsprogramma via het Schatkistbankieren, door middel van zogenoemde leenfaciliteiten, zeker te stellen. In 2010 is hierover overeenstemming bereikt met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit betekent dat de noodzaak om bij marktpartijen financiering te organiseren sterk is afgenomen. LVNL kan hierdoor goedkoper financieren. De komende jaren zal derhalve het aandeel van commerciële financiële instellingen in de leningenportefeuille van LVNL gaan afnemen. Binnen het kader van de bereikte overeenstemming, is in 2010 voor de vervanging van het Voice Communication System een leenfaciliteit ter hoogte van 25,4 miljoen euro aangegaan.

De netto financieringslasten (5,8 miljoen euro) liggen iets boven het niveau van 2009 (5,5 miljoen euro). Ten opzichte van de begroting (6,4 miljoen euro) is er sprake van een onderschrijding. Hieraan ligt enerzijds de gunstige ontwikkeling van de kapitaalmarktrente ten grondslag en anderzijds was er sprake van een aanzienlijk sterkere kasstroomontwikkeling dan voorzien in de begroting.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS

Onderstaande tabel geeft enkele financiële kerngegevens over 2010, in vergelijking met de door de minister goedgekeurde begroting 2010 en de financiële kerngegevens 2009.

<i>(x 1.000 euro)</i>	2010	Begroting 2010	2009
Bedrijfsopbrengsten	170.797	167.847	163.794
Bedrijfslasten	157.168	163.367	181.412
Financiële baten en lasten	5.790	6.405	5.463
Resultaat	7.839	-1.925	-23.082



PERSONEEL

Personele bezetting

Ziekteverzuim

Personeelsbeleid

Werving en selectie kandidaat-luchtverkeersleiders

PERSONELE BEZETTING

In 2009 heeft LVNL zich tot doel gesteld uiterlijk op 31 december 2010 honderd fte te reduceren. Met de vakcentrales is overeengekomen dat een eventueel gedwongen ontslag niet vóór 1 april 2011 zal plaatsvinden. In 2009 werd een reductie gerealiseerd van 38,2 fte.

Het aantal personeelsleden van LVNL bedraagt ultimo 2010 - op basis van fulltime equivalenten (38 uur) - 963 fte, waarvan 70 fte inactief en 43 fte in opleiding voor luchtverkeersleider (2009: 1.023 fte, waarvan 74 fte inactief en 50 fte in opleiding voor luchtverkeersleider). De actieve bezetting bedraagt 849,7 fte; 49,5 fte minder dan op 31 december 2009. Met deze afname van het personeelsbestand verloopt het traject om te komen tot de honderd fte-reductie volgens plan. Een elftal mensen bevond zich op 31 december 2010 nog in een outplacementtraject.

Om de kosten van de personeelsreductie zoveel mogelijk te beperken, zet LVNL zich maximaal in om medewerkers van werk naar werk te begeleiden, waarbij waar nodig op maat gesneden afvloeiingsregelingen worden getroffen. Een groot deel van de honderd fte-reductie werd gerealiseerd door middel van afgesloten regelingen.

Eind 2014 moet een aanvullende personeelsreductie van 28 fte worden gerealiseerd. In het verslagjaar zijn hiervoor reorganisatieplannen opgesteld en met de ondernemingsraad gedeeld. De plannen bevestigen de verwachting dat deze aanvullende reductie grotendeels via natuurlijk verloop gerealiseerd kan worden. In 2011 zijn de plannen met de vakcentrales besproken.

ZIEKTEVERZUIM

Het ziekteverzuim, inclusief zwangerschaps- en bevallingsverlof, is in 2010 weer binnen de LVNL-norm van vijf procent gebleven: 4,1 procent. In 2011 streeft LVNL ernaar het verzuim in 2011 terug te brengen tot vier procent, door middel van aangepaste begeleiding.

PERSONEELSBELEID

Het personeelsbeleid heeft zich in 2010 voor een groot deel gericht op de sociale gevolgen van de personeelsreductie en de invoering van competentie management.

Om de talenten, de bekwaamheid en het effectief gedrag van medewerkers op peil te brengen en te houden, werd geïnvesteerd in een zogeheten 'talent development' programma. Het programma is in het verslagjaar aangeboden aan de medewerkers.

De komende jaren wordt het investeren in de mens nog steviger aangezet. De focus ligt met name op verandering, verandermanagement en mobiliteit van medewerkers.

WERVING EN SELECTIE KANDIDAAT-LUCHTVERKEERSLEIDERS

In 2010 werd voor de opleiding tot luchtverkeersleider een nieuwe wervingscampagne ontwikkeld: 'Take Control'. Ook werd de website www.luchtverkeersleider.nl volledig vernieuwd.

De werving leverde 1.894 sollicitanten op. Daarvan werden 1.005 kandidaten uitgenodigd voor de eerste fase van het selectietraject, de capaciteitstest. Voor de klas die in het voorjaar van start ging, werden zestien leerlingen geselecteerd in plaats van achttien. Twee plekken waren gereserveerd voor kandidaten die een vertraging hadden opgelopen tijdens hun opleiding in 2009. Zij werden later aan de groep toegevoegd. In het najaar is een klas met achttien leerlingen gestart.

De opleiding leverde in het verslagjaar voor de 'On the job training' twaalf kandidaten op; zes voor Schiphol toren- en approachverkeersleiding, vier voor het Area Control Centre (ACC), één voor Maastricht Aachen Airport en één voor Rotterdam The Hague Airport.

Acht aspirant-luchtverkeersleiders sloten conform plan hun opleiding succesvol af in 2010: vier als ACC-verkeersleider en vier als Schipholverkeersleider.



JAARREKENING 2010

LUCHTVERKEERSLEIDING NEDERLAND

INHOUDSOPGAVE JAARREKENING 2010

Geconsolideerde exploitatierekening 2010	45
Geconsolideerde balans per 31 december 2010	46
Mutatieoverzicht geconsolideerd bestemmingsfonds	47
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2010	48
Toelichting op de geconsolideerde jaarrekening	49
Toelichting op de geconsolideerde exploitatieregeling	63
Toelichting op de geconsolideerde balans	73
Overige gegevens	98

**GECONSOLIDEERDE EXPLOITATIEREKENING 2010**

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Toelichting	2010	2009
Omzet	8	161.071	155.606
Overige opbrengsten	9	<u>9.726</u>	<u>8.188</u>
Bedrijfsopbrengsten		170.797	163.794
Personeelskosten	10	116.952	138.709
Afschrijvingen	11	11.475	12.179
Algemene kosten	12	<u>28.741</u>	<u>30.524</u>
Bedrijfslasten		157.168	181.412
Exploitatieresultaat		13.629	-17.618
Financieringsbaten	13	54	61
Financieringslasten	13	<u>5.844</u>	<u>5.524</u>
Netto financieringslasten		5.790	5.463
Resultaat		7.839	-23.081



GECONSOLIDEERDE BALANS PER 31 DECEMBER 2010

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Toelichting	2010	2009
Activa			
Materiële vaste activa	14	92.964	97.797
Totaal vaste activa		92.964	97.797
Vorderingen	15	37.575	35.406
Geldmiddelen en kasequivalenten	16	11.300	24
Totaal vlottende activa		48.875	35.430
Totaal activa		141.839	133.227
Passiva			
Bestemmingsfonds	17	-34.602	-42.441
Verplichtingen			
Leningen en overige financieringsverplichtingen	18	75.725	51.940
Vooruit ontvangen baten	19	12.370	13.988
Personeelsbeloningen	20	48.695	57.054
Overige voorzieningen	21	1.446	1.639
Totaal langlopende verplichtingen		138.236	124.621
Leningen en overige financieringsverplichtingen	18	14.005	27.489
Vooruit ontvangen baten	19	2.474	2.690
Handels- en overige schulden	22	21.726	20.868
Totaal kortlopende verplichtingen		38.205	51.047
Totaal passiva		141.839	133.227

**MUTATIEOVERZICHT GECONSOLIDEERD BESTEMMINGSFONDS**

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Toelichting	Totaal
Saldo per 1 januari 2009		-19.360
Resultaat 2009		<u>-23.081</u>
Saldo per 1 januari 2010		-42.441
Resultaat 2010		7.839
Saldo per 31 december 2010	17	-34.602



GECONSOLIDEERD KASSTROOMOVERZICHT OVER 2010

(bedragen in € 1.000.000)	2010	2009
Ontvangsten heffingen en-route	156,9	152,4
Ontvangsten heffingen terminal	52,1	50,6
Ontvangsten heffingen helikopters	1,2	1,7
Overige ontvangsten	1,8	3,2
<i>Ontvangsten uit operationele activiteiten</i>	212,0	207,9
Betalingen personeel	-126,0	-123,4
Betalingen EUROCONTROL	-37,4	-39,1
Betalingen KNMI	-9,0	-8,8
Betalingen verzekeringen	-1,7	-1,5
Betalingen leveranciers	-26,9	-33,2
<i>Betalingen uit operationele activiteiten</i>	-201,0	-206,0
Netto kasstroom uit operationele activiteiten	11,0	1,9
Investerings in materiële vaste activa	-6,5	-6,7
Desinvesterings in Materiële Vaste Activa	0,0	0,0
Ontvangsten joint ventures	0,8	0,8
Betalingen joint ventures	-1,0	-1,1
Netto kasstroom uit investeringsactiviteiten	-6,7	-7,0
Rente korte termijn leningen	0,0	-0,1
Opname/aflossing lange termijn leningen	27,7	3,6
Rente lange termijn leningen	-2,3	-2,3
Financial leasetermijnen	-2,2	-1,9
Rente financial leasetermijnen	-1,0	-1,2
Rente Ministerie van Financiën	0,0	-0,1
Netto kasstroom uit financieringsactiviteiten	22,2	-2,0
Totaal netto toe-/afname kasstromen	26,5	-7,1
Beginstand geldmiddelen en kasequivalenten	-15,2	-8,1
Totaal netto toe-/afname kasstromen	26,5	-7,1
Eindstand geldmiddelen en kasequivalenten	11,3	-15,2

Ultimo 2010 is het saldo van geldmiddelen en kasequivalenten positief, belangrijkste reden hiervan is de aantrekking van de 25,4 miljoen euro bij het Ministerie van Financiën die direct ten gunste van de rekening courant is gebracht. In 2009 was het een negatief saldo doordat de rekening-courant met het Ministerie van Financiën negatief was. De rekening courant was in 2009 opgenomen onder de leningen en overige financieringsverplichtingen (zie toelichting 18).

TOELICHTING OP DE GECONSOLIDEERDE JAARREKENING

1. VERSLAGGEVENDE ENTITEIT

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is statutair gevestigd aan het Stationsplein Zuid West 1001 te Schiphol-Oost in Nederland. Bij wet is Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), voorheen Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB), met ingang van 1 januari 1993 opgericht. LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) met rechtspersoonlijkheid. Kernactiviteit is het verlenen van luchtverkeersdienstverlening, zodanig dat het luchtverkeer op een veilige en efficiënte wijze wordt afgehandeld binnen de gestelde milieurichtlijnen. In de Wet luchtvaart zijn ook alle andere taken van LVNL vastgelegd. Daaronder vallen onder meer het vernieuwen en beheren van technische systemen, het verstrekken van luchtvaartinlichtingen, het verzorgen van opleidingen voor luchtverkeersleiding en het verzorgen van luchtvaartkaarten en -publicaties.

De raad van toezicht heeft op 11 april 2011, voorafgaand aan de publicatie ingestemd met de jaarrekening.

De geconsolideerde jaarrekening van LVNL over 2010 omvat de dochtermaatschappijen Vredezicht Schiphol B.V., Vredezicht Schiphol II B.V. tot en met Vredezicht Schiphol VII B.V. en de joint ventures KDC en Bas. De vennootschappen Vredezicht Schiphol II B.V. tot en met Vredezicht Schiphol VII B.V. zijn opgericht ten behoeve van de 'cross-border lease' constructie Qualified Technological Equipment (QTE).

In de Wet luchtvaart en de Europese verordening 550/2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijke Europees luchtruim is vastgesteld dat LVNL een jaarrekening dient op te stellen en deze dient te laten controleren door een externe accountant.

LVNL legt als ZBO verantwoording af over haar prestaties aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer en Waterstaat) conform het door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgestelde informatiestatuut. Bovendien heeft de minister beslissingsbevoegdheid met betrekking tot de begroting en de tarieven van LVNL.

GEHANTEERDE GRONDSLAGEN BIJ DE OPSTELLING VAN DE JAARREKENING

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 aangegeven dat:

“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 (jaar)rekeningen wegens juridische status van de dienstverlener niet volledig aan de internationale standaarden voor jaarrekeningen kunnen beantwoorden, streeft de betrokken verlener ernaar zoveel als mogelijk aan deze standaarden te voldoen.”



Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer en Waterstaat (DGLM)) heeft de reikwijdte van de implementatie van Verordening 550/2004 van het Europees parlement en de Raad beperkt. Het Ministerie heeft in de brief gedateerd op 31 maart 2009 en met onderwerp 'Toepassing IAS 19 Jaarrekening LVNL' bepaald dat wordt afgezien van het treffen van een voorziening van de niet-afgefinancierde opgebouwde FLNA-rechten. Het Ministerie heeft tevens aangegeven dat deze niet afgefinancierde opgebouwde FLNA-rechten moeten worden toegelicht onder de niet uit de balans blijkende verplichtingen. Hierdoor voldoet de jaarrekening niet volledig aan de vereisten van EU-IFRS doch zoveel als mogelijk.

Daar waar in de jaarrekening de term 'LVNL-waarderingsgrondslagen' wordt gehanteerd, wordt bedoeld de waarderingsgrondslagen op basis van Verordening 550/2004 van het Europees parlement en de Raad en de brief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gedateerd op 31 maart 2009 en met onderwerp 'Toepassing IAS 19 Jaarrekening LVNL'.

3. WAARDERINGSBASIS

De geconsolideerde jaarrekening is opgesteld op basis van historische kosten, met dien verstande dat afgeleide financiële instrumenten worden gewaardeerd tegen reële waarde.

4. FUNCTIONELE VALUTA EN PRESENTATIEVALUTA

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

5. VERONDERSTELLINGEN EN SCHATTINGEN

Het management heeft bij het opstellen van de jaarrekening overeenkomstig de geldende grondslagen, op onderdelen gebruik gemaakt van veronderstellingen en schattingen die mede bepalend 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.

Vorenstaande is van toepassing op de volgende onderwerpen:

a) Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

De boekwaarde van vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde ten einde vast te stellen of er aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering. Een aanwijzing voor een bijzondere waardevermindering kan bijvoorbeeld zijn indien, naar inschatting van het bestuur, sprake is van:

- Een snellere daling van de marktwaarde van een actief dan uit verloop over de tijd of normaal gebruik zou voortvloeien.
- 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, duiden op de noodzaak tot het terugnemen van een eerder toegepaste bijzondere waardevermindering.

Teneinde in voornoemde 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 kasstroomgenererende 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. Indien 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, op basis van haar inschattingen van en veronderstellingen door het bestuur, vastgestelde economische levensduur en restwaarden hebben een belangrijke invloed op de waardering en resultaatbepaling 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 gedurende waarin de economische voordelen uit hoofde van de exploitatie van het activum 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) Actuariële aannames met betrekking tot voorzieningen personeelsbeloningen

Verplichtingen uit hoofde van actuariael berekende personele regelingen, alsmede vorderingen of verplichtingen uit hoofde van pensioenregelingen van deelnemingen, worden actuariael 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 op hoogwaardige ondernemingsobligaties rekening houdend met de termijnstructuur van de verplichtingen. Hoogwaardig betekent in de praktijk minimaal AA volgens de kredietwaardigheidclassificatie van Standard & Poor's.

d) 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. Voorts is rekening gehouden met de bepalingen in het rechtspositiereglement.

e) Claims en geschillen

Periodiek wordt door het bestuur een beoordeling uitgevoerd op alle claims en geschillen teneinde te bepalen in welke mate er 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 zal plaatsvinden om



de verplichting in te lossen en er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van het bedrag van de verplichting. Een voorwaardelijke verplichting dient te worden toegelicht. Aan de hand van de uitkomst van deze beoordeling wordt derhalve bepaald voor welke claims en geschillen een voorziening wordt getroffen en voor welke een toelichting wordt opgenomen. Indien een voorziening dient te 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.

f) Bijdrage Rijk

De bijdrage Rijk is gebaseerd op het verschil tussen de meest recente inschatting van de kostenopgave EUROCONTROL voor het jaar en de contributie-opvragingen in dat jaar. Eventuele aanpassingen tussen de definitieve en voorlopige kostenopgave EUROCONTROL en contributie-opvragingen worden in de jaarrekening verantwoord.

6. BELANGRIJKE GRONDSLAGEN VOOR FINANCIËLE VERSLAGGEVING

De grondslagen voor de financiële verslaggeving zijn consequent toegepast op alle in deze geconsolideerde 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 alle verantwoorde kosten inclusief BTW verantwoord.

a) Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden en het effect op LVNL-waarderingsgrondslagen

Voor het boekjaar startend vanaf 1 januari 2010 is een aantal wijzigingen doorgevoerd binnen IFRS die zijn goedgekeurd door de International Accounting Standards Board (IASB). Deze wijzigingen bestaan uit nieuwe standaarden, herziene standaarden en jaarlijkse verbeteringen op de standaarden. 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 voldoen aan de door de Gemeenschap goedgekeurde standaarden.

Met ingang van 1 januari 2010 zijn de volgende aanpassingen in de standaarden door de Gemeenschap goedgekeurd:

- IFRS 3 Business combinations.
- IAS 27 Consolidated and Separate Financial Statements.
- IFRIC 17 Distribution of Non-Cash assets to owners.

Deze aanpassingen hebben niet tot wijzigingen geleid in de LVNL-waarderingsgrondslagen dan wel in de presentatie van de jaarrekening.

Daarnaast zorgen de jaarlijkse verbeteringen die geldig zijn in het boekjaar 2010 en zijn goedgekeurd door de Gemeenschap niet tot aanpassingen in de LVNL-waarderingsgrondslagen.

LVNL heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van standaarden of nieuwe interpretaties die pas met ingang van 2011 of later van toepassing zijn vervroegd vrijwillig toegepast.

b) Grondslagen voor consolidatie

Dochterondernemingen

Dochterondernemingen zijn die entiteiten waarover LVNL zeggenschap heeft. Er is sprake van zeggenschap als LVNL de mogelijkheid heeft om, direct of indirect, het financiële en operationele beleid van een entiteit te bepalen teneinde voordelen te verkrijgen uit de activiteiten van de entiteit. Bij de beoordeling of sprake is van zeggenschap wordt rekening gehouden met potentiële stemrechten die momenteel uitoefenbaar zijn.

De jaarrekeningen van dochterondernemingen zijn in de geconsolideerde jaarrekening opgenomen vanaf de datum waarop voor het eerst sprake is van zeggenschap, tot aan het moment waarop deze eindigt. De grondslagen voor financiële verslaggeving van dochterondernemingen zijn in overeenstemming met de door LVNL gehanteerde grondslagen.

Joint ventures

Joint ventures zijn die entiteiten waarover LVNL gezamenlijke zeggenschap heeft, vastgelegd in een contractuele overeenkomst en unanieme instemming vereisend voor strategische beslissingen over het financiële en operationele beleid.

De financiële gegevens van de joint ventures worden volgens de netto vermogenswaarde gewaardeerd.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van joint ventures zijn waar noodzakelijk aangepast, teneinde overeenstemming met de grondslagen van LVNL te bewerkstelligen.

Eliminatie van transacties bij consolidatie

Intragroepssaldi en -transacties, alsmede eventuele niet-gerealiseerde winsten en verliezen op transacties tussen LVNL en haar dochterondernemingen of baten en lasten uit dergelijke transacties worden bij de opstelling van de geconsolideerde jaarrekening geëlimineerd. Niet-gerealiseerde winsten uit hoofde van transacties met investeringen verwerkt volgens de 'equity'-methode worden geëlimineerd naar rato van het belang in de investering. Niet-gerealiseerde verliezen worden op dezelfde wijze geëlimineerd als niet-gerealiseerde winsten, maar slechts voor zover er geen aanwijzing is voor een bijzondere waardevermindering.

c) 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-courant tegoeden bij commerciële banken en het Ministerie van Financiën. Wanneer de rekening-courant 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 o.

De vorderingen worden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs, 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 bestaan uit leningen en schulden aan kredietinstellingen, het Ministerie van Financiën en leaseverplichtingen. Leningen worden initieel opgenomen tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve rentemethode. Rentedragende leningen worden verantwoord onder de kortlopende verplichtingen voor zover wordt verwacht dat aflossing binnen twaalf maanden na balansdatum zal plaatsvinden.

Afgeleide financiële instrumenten

LVNL maakt gebruik van een afgeleid financieel instrument om renterisico's af te dekken. Deze interest rate swap heeft betrekking op een lange termijn lening waardoor de variabele rente van die lening wordt gefixeerd op vaste rente.

Afgeleide financiële instrumenten worden bij de eerste opname gewaardeerd tegen reële waarde, toerekenbare transactiekosten worden als last in de exploitatierekening opgenomen wanneer zij worden gemaakt. Na de eerste opname worden afgeleide financiële instrumenten tegen reële waarde gewaardeerd en eventuele wijzigingen op de hierna beschreven manier verantwoord.

Indien een derivaat niet voor handelsdoeleinden wordt aangehouden en niet is aangewezen als daarvoor in aanmerking komende afdekkingsrelatie, worden alle mutaties in de reële waarde direct in de exploitatierekening opgenomen.

Verder maakt LVNL geen gebruik van derivaten, zoals valuta termijntransacties of andere interestderivaten. Op LVNL zijn de ter zake relevante richtlijnen van toepassing zoals gesteld vanuit de Comptabiliteitswet 2001.

d) Vreemde valuta

Transacties luidend in vreemde valuta worden in de functionele valuta omgerekend tegen de geldende wisselkoers per transactiedatum. In vreemde valuta luidende 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 van de exploitatierekening over de per balansdatum afgesloten verslagperiode gebracht.

e) Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs verminderd met cumulatieve afschrijvingen en cumulatieve bijzondere waardeverminderingverliezen. In de kostprijs zijn de kosten begrepen die direct toerekenbaar zijn aan de verwerving van het actief.

De financieringskosten die samenhangen met de verwerving of bouw van in aanmerking komende activa, worden eveneens 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 overige bedrijfsopbrengsten/-kosten in de winst- en verliesrekening.

De kostprijs van de vervanging van een deel van een materieel vast actief wordt in de boekwaarde van dat actief opgenomen indien het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen met betrekking tot 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 zijn restwaarde. Belangrijke componenten van individuele activa worden apart beoordeeld. Als een component een gebruiksduur heeft die afwijkt van de rest van dat actief, wordt die 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. Indien het redelijkerwijs zeker is dat LVNL de geleaste activa aan het einde van de leasetermijn in eigendom zal nemen, worden deze afgeschreven in overeenstemming met de termijn van de leaseovereenkomst of kortere gebruiksduur.

Afschrijvingsmethoden, gebruiksduur en restwaarde worden op het einde van ieder boekjaar opnieuw geëvalueerd en, indien noodzakelijk, aangepast. In 2010 zijn schattingen met betrekking tot bepaalde materiële vaste activa bijgesteld (zie noot 14).

De boekwaarde van materiële vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering. 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.

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

f) Bestemmingsfonds

Het bestemmingsfonds betreft de gerealiseerde over- en onderdekkingen op de heffingszones van LVNL. Volgens de internationale administratieve gedragsrichtlijnen geldend voor de bij EUROCONTROL aangesloten lidstaten en de door ICAO opgestelde administratieve richtlijnen, dienen over- en onderdekkingen in enig jaar op een later tijdstip via de tarieven te worden verrekend met de gebruikers. LVNL heeft tot en met 2009 de over- of onderdekkingen volgens de N+2 methode verrekend met de gebruikers.



Exploitatieresultaten werden steeds twee jaar later in de tarieven verwerkt. Het op de balans verantwoorde bestemmingsfonds weerspiegelt de nog met gebruikers te verrekenen bedragen. Gezien de beoogde meerjarige tariefontwikkeling wordt nu meer flexibiliteit betracht bij het verrekenen van de resultaten uit het verleden. Om die reden is het N+2 principe losgelaten. In 2010 is nieuwe Europese regelgeving aangenomen met het oog op de invoering van het zogenoemde 'performance scheme'. Volgens deze nieuwe regelgeving mag LVNL het saldo bestemmingsfonds ultimo 2011 in de eerste twee referentieperioden, te weten de jaren 2011 tot en met 2019, verrekenen. Vanuit het perspectief van de tariefdoelstellingen zal bepaald worden hoe het te verrekenen bedrag over de resterende periode tot en met 2019 wordt verrekend, waarbij vanzelfsprekend het uitgangspunt is dat het volledige saldo ultimo 2011 uiterlijk in 2019 is verrekend.

Het bestemmingsfonds op 31 december 2010 is onderverdeeld naar de heffingszones binnen de dienstverlening van LVNL zoals die met ingang van 1 januari 2010 worden onderkend: en-route, terminal en NSAA (North Sea Area Amsterdam).

g) Vooruit ontvangen baten

In deze post zijn opgenomen de vooruit ontvangen baten met betrekking tot de QTE-leaseovereenkomst, vooruit ontvangen subsidies en vooruit ontvangen bijdragen op activa in aanbouw. De bedragen worden tegen het nominale bedrag gewaardeerd op de balans.

De QTE-baten vallen lineair vrij over de looptijd van de transactie en verantwoord onder de overige opbrengsten in de exploitatierekening.

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

h) Personeelsbeloningen

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. Wanneer de verplichting betrekking heeft op meerdere, toekomstige jaren wordt een voorziening getroffen welke onder de andere lange termijn personeelsbeloningen wordt verantwoord.

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. Op basis van de bepalingen in de pensioenregeling kwalificeert de regeling zich als een toegezegd-pensioenregeling. Het ABP is op dit moment niet in staat de gegevens aan te leveren die noodzakelijk zijn voor het verantwoorden van de pensioenregeling als een toegezegd-pensioenregeling. LVNL beschikt over onvoldoende informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen.

Dientengevolge wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdrageregelingen. Daarom 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 Rotterdam, Eelde en Beek

De voorziening FLNA Rotterdam, Eelde en Beek is opgenomen tegen de contante waarde van de te verwachten toekomstige verplichtingen. De verplichting bestaat uit de FLNA-rechten van verkeersleiders 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 als gevolg van het overheidsbesluit de regionale luchthavens niet langer van nationaal belang te achten en de rijksbijdrage in de exploitatie van deze luchthavens te reduceren. Voor de overige FLNA-rechten van de luchtverkeersleiders op Schiphol en de nog niet afgefinancierde FLNA-rechten van verkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek heeft LVNL geen voorziening gevormd. Zie hiervoor de uitzondering op toepassing van IAS 19, zoals 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. De verplichting ontstaat vanwege gratificatie bij ambtsjubilea zoals opgenomen in de rechtspositieregeling LVNL.

Jaarlijks wordt de waardering van de voorziening gratificatie bij ambtsjubilea onder IAS 19 actuarieel 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 diensttijd 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).



Ontslagvergoedingen

Ontslagvergoedingen

Als reactie op het wegvallen van een belangrijk deel van de inkomsten uit vliegbewegingen, ten gevolge van de economische crisis, heeft het bestuur het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans' geïnitieerd. Eén van de doelen van dit programma is het binnen twee jaar bereiken van een reductie van de ondersteunende staf met honderd fte. In 2009 is door het management invulling gegeven aan dit plan en is een groot aantal vertrekregelingen met medewerkers overeengekomen. LVNL heeft voor medewerkers een ontslagvoorziening gevormd op basis van de overeengekomen ontslagvergoedingen dan wel de wachtgeldregeling die van toepassing is op medewerkers waarmee nog geen overeenstemming is bereikt. De voorziening voor ontslagvergoedingen 2009 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. Voorts is rekening gehouden met de bepalingen in het rechtspositiereglement.

In het vervolg op het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans' heeft het LVNL-bestuur medio 2010 besloten om de ingeslagen weg van optimalisatie en efficiencyverbetering 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 minimaal 28 fte. LVNL heeft voor deze medewerkers een ontslagvoorziening gevormd op basis van de overeengekomen ontslagvergoedingen dan wel de wachtgeldregeling die van toepassing is op medewerkers waarmee nog geen overeenstemming is bereikt. De voorziening voor ontslagvergoedingen 2010 is opgenomen tegen de contante waarde van de toekomstige verplichtingen rekening houdend met de overeengekomen dan wel ingeschatte vertrekregelingen. Voorts is rekening gehouden met de bepalingen in het rechtspositiereglement.

Overige personele voorzieningen

Dit betreft verplichtingen die voortkomen uit de 55+ regeling, afkoopverplichtingen en wachtgeldregelingen die LVNL heeft die niet voortvloeien vanuit het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans'. De overige personele voorzieningen zijn opgenomen tegen de contante waarde van de toekomstige verplichtingen.

Compensatie bij inkomensverlies

Een werknemer waarvan de mate van arbeidsongeschiktheid op grond van de WIA vastgesteld is 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.

i) Overige voorzieningen

Een overige voorziening wordt in de balans opgenomen wanneer LVNL een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting heeft als gevolg van een gebeurtenis in het verleden en 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 op hoogwaardige ondernemingsobligaties rekening houdend met de termijnstructuur van de verplichting.

Er wordt in de balans een voorziening voor verlieslatende contracten opgenomen wanneer de door LVNL naar verwachting te behalen voordelen uit een overeenkomst lager zijn dan de onvermijdbare kosten om aan de verplichtingen uit hoofde van de overeenkomst te voldoen. De voorziening is gewaardeerd tegen de contante waarde van de verwachte netto kosten van de voortzetting van het contract.

j) 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 luchtruim. Binnen het Nederlandse luchtruim worden door LVNL drie heffingszones onderkend: en-route, terminal en North Sea Area Amsterdam (NSAA). Daarnaast ontvangt LVNL een bijdrage van de overheid voor de vrijgestelde vluchten en 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 en de vergoeding die LVNL ontvangt op een betrouwbare wijze kan worden bepaald en het waarschijnlijk is dat de economische voordelen naar LVNL zullen toekomen.

k) 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 goed is geleverd door LVNL worden de opbrengsten verantwoord in de exploitatierekening. De opbrengsten worden gewaardeerd tegen reële waarde.

l) Subsidies

De subsidies zijn grotendeels verkregen uit hoofde van investeringen in materiële vaste activa. De ontvangen subsidies worden in de balans opgenomen als vooruit ontvangen baten (zie noot g).

Zodra er voldoende zekerheid bestaat dat LVNL voldoet aan de gestelde voorwaarden worden de subsidies systematisch in de exploitatierekening opgenomen gedurende de gebruiksduur van het actief.

m) Bijdrage Rijk

De bijdrage van het Rijk is bestemd voor het afbouwen van de gecumuleerde exploitatietekorten tot en met 31 december 2007 op de dienstverlening op de regionale luchthavens Eelde en Beek. Deze bijdrage is gebaseerd op de toezegging van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu deze tekorten volledig voor zijn rekening te nemen. Het gecumuleerde exploitatietekort tot 2007 (13,2 miljoen euro) dat wordt afgedekt middels deze bijdrage is vastgesteld op basis van de jaarrekening 2007. Op basis van het ontvangen bedrag van de overheid en de door de overheid te betalen bijdrage voor de vrijgestelde vluchten/VFR (zie toelichting bij heffingen) wordt jaarlijks de hoogte van de bijdrage aan de tekorten tot 2007 op de regionale luchthavens bepaald en verantwoord in de exploitatierekening. Vanaf 2010 wordt het meerdere ontvangen toegewezen als bijdrage Rijk aan de terminal heffingszone, conform de afspraak met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en zoals verwerkt in de door de minister goedgekeurde meerjarenbegroting.

n) Lease

Leaseovereenkomsten waarbij LVNL (of haar dochterondernemingen) vrijwel alle aan het eigendom verbonden risico's en voordelen op zich neemt, worden geclassificeerd als financiële leases. Bij de eerste opname wordt het geleasede actief gewaardeerd op de laagste van de reële waarde en de contante waarde van de minimale



leasebetalingen onder de materiële vaste activa. De leningen, die verband houden met deze overeenkomsten, zijn verantwoord onder de leaseverplichtingen.

Op de activa wordt vervolgens afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die LVNL zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de leasetermijn korter is, niet verlengd zal worden en de betreffende activa niet overgenomen zullen worden. De betaalde leasetermijnen worden op een zodanige manier verdeeld tussen de financieringskosten en vermindering van de uitstaande verplichting, dat gedurende elke periode van de lease een constante periodieke rentevoet (de effectieve rente) op het resterende saldo van de verplichtingen wordt getoond.

Voor contracten waar het economisch eigendom in handen van derden is, 'operationele leases', worden uitsluitend de huurtermijnen als kosten verantwoord in de exploitatierekening.

o) Financieringsbaten en -lasten

Financieringsbaten omvatten de rentebaten op geïnvesteerde bedragen. Rentebaten worden in de exploitatierekening naarmate deze opbouwen, door middel van de effectieve-rentemethode.

Financieringslasten omvatten de rentelasten op opgenomen gelden, oprenting van voorzieningen, de betaalde rente op de lease van de verkeerstoren 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.

Toegerekende rente aan activa in aanbouw wordt verantwoord in de exploitatierekening wanneer 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.

Valutakoerswinsten en -verliezen worden gerapporteerd op gesaldeerde basis hetzij als financieringsbate hetzij als financieringslast, naar gelang de valutakoersbewegingen per saldo een winst- of verliespositie opleveren..

p) Bepaling reële waarde

Een aantal grondslagen en de informatieverstopping van LVNL vereisen de bepaling van de reële waarde van zowel financiële als niet-financiële activa en verplichtingen. Voor waardering- en informatieverstoppingdoeleinden 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 tegen de contante waarde van de toekomstige kasstromen geschat, die op hun beurt worden gediscoteerd tegen de marktrente per verslagdatum.

Derivaten

Voor de bepaling van de reële waarde van de interest rate swap wordt de opgave van de betreffende bank gehanteerd. Deze opgave wordt op redelijkheid gecontroleerd met behulp van technieken gebaseerd op contant

gemaakte kasstromen op basis van de voorwaarden en de looptijden van het contract en met gebruikmaking van de marktrente voor een vergelijkbaar instrument per waarderingsdatum.

Niet-afgeleide financiële verplichtingen

De reële waarde van niet-afgeleide financiële verplichtingen wordt bepaald ten bate van de informatieverstopping en berekend op basis van de contante waarde van toekomstige aflossingen en rentebetalingen, gediscoteerd tegen de marktrente per verslagdatum. Voor financiële leases wordt de marktrente bepaald aan de hand van vergelijkbare leaseovereenkomsten.

7. 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 alsmede het kapitaalbeheer van LVNL.

Kredietrisico

Kredietrisico is het risico van financieel verlies voor LVNL indien een afnemer de aangegane contractuele verplichtingen niet nakomt. Kredietrisico's voor LVNL vloeien met name voort uit vorderingen op gebruikers (vliegtuigmaatschappijen). LVNL heeft geen mogelijkheid om haar kredietrisico te beperken gezien het feit dat 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. De uitgangspunten voor het liquiditeitsrisicobeheer zijn dat er voor zover mogelijk voldoende liquiditeiten worden aangehouden om te kunnen voldoen aan de huidige en toekomstige financiële verplichtingen, in normale en moeilijke omstandigheden, en 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.

LVNL beschikt over een rekening-courant limiet van 40 miljoen euro bij het Ministerie van Financiën. Verder heeft LVNL in 2008 vijf leningen met een rentepercentage van 4,6 procent afgesloten waarvan er met ingang van 2008 jaarlijks een aanvangt in februari. De resterende twee leningen hebben een aanvangsdatum van 2 februari 2011 en 1 februari 2012. De looptijd van deze leningen bedraagt elk tien jaar. LVNL heeft in 2010 een langlopende lening met een rentepercentage van 2,89 procent afgesloten bij het Ministerie van Financiën.

Valutarisico

Het valutarisico treedt op als toekomstige zakelijke transacties, verantwoorde activa en passiva en netto investeringen in activiteiten worden uitgedrukt in een 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. Hierover loopt LVNL een renterisico. Het renterisico is beperkt voor de langlopende leningen aangezien met uitzondering van één lening een vast rentepercentage over de gehele looptijd is afgesproken. Het renterisico voor de lening met de variabele rente is afgedekt door middel van een interest rate swap waarvan de hoofdsom gelijk is aan de hoofdsom van de lening. De leningen worden aangehouden tot het einde van de looptijd.

TOELICHTING OP DE GECONSOLIDEERDE EXPLOITATIEREKENING

8. OMZET

De specificatie van de omzet is als volgt:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Heffingen en-route	106.736	101.370
Vergoeding vrijgestelde vluchten/VFR	2.408	2.695
Opbrengsten en-route	109.144	104.065
Heffingen terminal	50.928	50.202
Heffingen NSAA	999	1.339
Totaal	161.071	155.606

Jaarlijks worden de tarieven voor het leveren van verkeersleiding vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant. De tarieven voor het terminal en helikopterterverkeer (NSAA) worden vastgesteld door het bestuur van LVNL, vereisen instemming van de raad van toezicht en worden goedgekeurd door de minister van Infrastructuur en Milieu. Het en-route tarief wordt vastgesteld en goedgekeurd door de Enlarged Committee for Route Charges van EUROCONTROL.

De aan de gebruikers op te leggen heffingen zijn mede gebaseerd op kosten van derde partijen, te weten EUROCONTROL en KNMI. Hoewel LVNL de heffingen ontvangt inclusief het aandeel van derden daarin, vervult LVNL slechts een kassiersfunctie voor genoemde partijen. LVNL draagt derhalve noch verantwoordelijkheid voor de kosten van derden noch het risico voor een eventuele over- of onderdekking van deze kosten. De kosten van derden, en de daaraan verbonden opbrengsten, maken derhalve geen deel uit van de exploitatierekening van LVNL.

De tarieven voor en-route, terminal en NSAA worden jaarlijks bepaald en zijn gebaseerd op de verwachte totale kosten voor luchtverkeersdienstverlening en de verwachte verkeersontwikkeling in de betreffende heffingszones rekening houdend met de nog te verrekenen resultaten uit voorgaande jaren. Op termijn is het tarief kostendekkend. Voor een verdere toelichting op de kostendekkendheid zie toelichting 17 'Bestemmingsfonds'.

De tarieven voor en-route en terminal worden vastgesteld per service unit. Het aantal service units wordt bepaald aan de hand van een formule die is gebaseerd op de afstand (afgelegde kilometers in de heffingszone) en het gewicht van het vliegtuig (maximum take-off weight, MTOW). De opbrengst wordt verantwoord als zijnde het aantal service units vermenigvuldigd met het tarief per service unit. Nederland heeft de facturatie en inning van de en-route heffingen, uit hoofde van internationale overeenkomsten, belegd bij de Central Route Charges Office (CRCO) van EUROCONTROL. LVNL heeft vanaf 2008 de inning van de terminal heffingen uitbesteed aan de CRCO.

Het tarief voor NSAA wordt vastgesteld per (helikopter) vlucht.

Op basis van wet- en regelgeving moeten bepaalde vluchten - waaronder VFR-verkeer - worden vrijgesteld van heffingen. De overheid is bevoegd tot het verlenen van aanvullende vrijstellingen. De overheid dient volgens de regelgeving zorg te dragen voor de bekostiging van vrijgestelde vluchten. De bijdrage voor de vrijgestelde vluchten (exclusief VFR-verkeer) wordt bepaald op basis van het door EUROCONTROL opgegeven werkelijke aantal



vrijgestelde vluchten van het boekjaar, uitgedrukt in een percentage van het totaal aantal gefactureerde service units, binnen het luchtruim en-route. Dit percentage wordt vermenigvuldigd met de werkelijke kosten en-route van het betreffende boekjaar.

De bijdrage voor VFR-verkeer wordt bepaald op basis van de werkelijke kosten besteed aan het geven van dienstverlening aan het VFR-verkeer. Beide vergoedingen worden in rekening gebracht bij de overheid.

9. OVERIGE OPBRENGSTEN

De specificatie van de overige opbrengsten is als volgt:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Diverse opbrengsten	1.613	2.242
Vrijval QTE	1.634	1.460
Subsidies	201	208
Bijdrage Rijk	6.278	4.278
Totaal	9.726	8.188

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 ruimte aan derden.

De vrijval QTE betreft de jaarlijkse vrijval van de vooruit ontvangen bate van de in 2001 gesloten QTE-transactie, zie toelichting 19 'Vooruit ontvangen baten'. Daarnaast worden alle extra kosten ten opzichte van de voorziene kosten in de voorziening QTE, zie toelichting 21 'Overige voorzieningen', in mindering gebracht op deze bate.

De subsidies zijn grotendeels verkregen in het kader van investeringen in materiële vaste activa.

De bijdrage van het Rijk betreft een bijdrage ter dekking van de gerealiseerde tekorten tot en met 31 december 2007 op de dienstverlening op de regionale luchthavens Eelde en Beek (3,7 miljoen euro in 2010). Het overige deel (2,6 miljoen euro) is - als onderdeel van het met de voormalige minister van Verkeer en Waterstaat overeengekomen pakket met ondersteunende maatregelen om de tarieven voor een langere periode te bevriezen - bestemd voor het bestemmingsfonds terminal. Deze maatregelen zijn verwerkt in de door de minister van Infrastructuur en Milieu goedgekeurde meerjarenbegroting.

De bijdrage Rijk is gebaseerd op het verschil tussen de meest recente inschatting van de kostenopgave EUROCONTROL voor 2010 en de contributie-opvragingen in 2010, alsmede het verschil tussen de definitieve opgave 2009 en de voorlopige opgave 2009 (bijdrage Rijk 2010 bedraagt 6,6 miljoen euro en het verschil tussen de definitieve opgave 2009 en de voorlopige opgave 2009 resulteert in een negatief effect van 0,3 miljoen euro). De definitieve cijfers worden medio 2011 door dit orgaan vastgesteld. Eventuele aanpassingen tussen de definitieve en voorlopige kostenopgave EUROCONTROL en contributie-opvragingen worden in de jaarrekening 2011 verantwoord.

10. PERSONEELSKOSTEN

De specificatie van de personeelskosten is als volgt:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Salarissen	91.036	93.308
Pensioenlasten	15.877	15.596
Sociale lasten	6.832	6.875
Overige vergoedingen	3.207	22.930
Totaal	116.952	138.709

Onder de salariskosten worden de korte termijn personeelsbeloningen verantwoord (actief personeel) en de vergoeding die LVNL betaalt aan de FLNA-gerechtigden die in het boekjaar gebruik maken van de FLNA-regeling (niet actief personeel) voor zover deze rechten niet zijn afgefinancierd. Voor de FLNA-gerechtigden op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek waarvan de rechten zijn afgefinancierd worden de betaalde lasten onttrokken aan de voorziening, zie toelichting 20: 'Personeelsbeloningen'.

De pensioenlasten bestaan uit de af te dragen pensioenpremie aan het ABP voor actieve en niet actieve personeelsleden.

De dekkingsgraad en grondslag van het ABP is vermeld in onderstaand schema:

ABP	2010	2009
Dekkingsgraad	105,0%	104,0%
Grondslag	actuele marktrente	actuele marktrente
Peildatum	31-12-2010	31-12-2009

ABP heeft eerder al aangekondigd dat de gestegen levensverwachting ook gevolgen zal hebben voor de hoogte van de premie. Deze verhoging, die het ABP-bestuur nog moet vaststellen, zal ingaan per 1 april 2011.

De sociale lasten bestaan uit de af te dragen premies voor actieve en niet-actieve personeelsleden.

Onder de overige vergoedingen worden onder andere de vergoedingen voor reiskosten woon/werkverkeer, studiekosten en ontslagvergoedingen verantwoord. In 2010 dalen de overige vergoedingen doordat er in 2009 een omvangrijke vorming van de voorziening Ontslagvergoedingen 2009 vanuit het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans' van 21,1 miljoen euro onder deze kosten was verantwoord. In 2010 is de vorming van de voorziening Ontslagvergoedingen 2010 verantwoord van 2,4 miljoen euro.

Bezetting ultimo 2010

Het aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten (38 uur), werkzaam bij LVNL bedraagt ultimo 2010 963 fte, waarvan 70 fte inactief en 43 fte in opleiding voor luchtverkeersleider (2009: 1.023 fte, waarvan 74 fte inactief en 50 fte in opleiding voor luchtverkeersleider).



Rapportage op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (WOPT)

Op bijgaande lijst staan 82 (2009: 81) werknemers met een totaal omgerekende voltijds beloning 2010 boven de norm van 193 duizend euro (norm 2008: 188 duizend euro). Daarboven zijn 34 (2009: 14) ex-werknemers opgenomen die het directe gevolg zijn van vertrekregelingen. Daarnaast zijn 18 (2009: 8) ex-werknemers vermeld voor vergelijkingsdoeleinden, ofwel met in 2010 een totaal omgerekende voltijds beloning onder de 2010-norm doch in 2009 met een totaal omgerekende voltijds beloning boven de 2009-norm.

Salarissen luchtverkeersleiders

In 1985 is een salarisconflict ontstaan met de verkeersleiders. Het parlement heeft toen bij het kabinet aangedrongen op een structurele oplossing voor dit conflict. Een staking en/of het vertrek van verkeersleiders naar het buitenland diende te worden voorkomen. Het toenmalige kabinet heeft vervolgens, op basis van het voorstel van de commissie Albeda, besloten de luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB) in 1993 te verzelfstandigen naar het Zelfstandig Bestuurs Orgaan (ZBO) Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Zo werd LVNL een professioneel geleide organisatie die bedrijfsmatiger en flexibeler kan opereren. LVNL dient op verantwoorde wijze een publieke taak uit te voeren met een bedrijfsvoering geënt op de Europese markt. Als gevolg van het kabinetsbesluit wordt sindsdien het huidige salarisniveau van de verkeersleiders bepaald door LVNL en wordt rekening gehouden met de marktwerking in Europa.

Het loongebouw van LVNL is sinds het jaar 2000 gebaseerd op de Hay methodiek. De Hay methodiek is een erkende methodiek voor het bepalen van de waardering en beloning van functies binnen organisaties. Specifiek voor de verkeersleiders geldt tevens de Regeling Loopbaanvorming voor uitvoerende operationele functies (RLBV). Deze regeling beschrijft de verschillende functieniveaus en ontwikkelmogelijkheden voor de functiegroep verkeersleiders.



(bedragen in €)

nr	Functienaam (peildatum 31 december 2010)	Datum in dienst	Contract uren per week	Fiscaalloon 2010	Pensioen-afdracht 2010	Ontslag uitkering 2010	Beloning 2010	Fiscaalloon 2009	Pensioen-afdracht 2009	Ontslag uitkering 2009	Beloning 2009
1	Voorzitter van het bestuur	de c-84	38.00	272,902	68,745	0	341,647	274,239	63,895	0	338,134
2	Lid van het bestuur	okt-09	38.00	233,374	59,427	0	292,801	52,255	15,163	0	67,418
3	Director	de c-84	38.00	167,025	42,714	0	209,739	164,595	42,702	0	207,297
4	Director	de c-83	38.00	214,035	56,019	0	270,054	211,113	56,020	0	267,133
5	General Manager	m rt-00	38.00	178,775	37,892	0	216,667	158,498	40,743	0	199,241
6	Unit Manager	okt-88	38.00	193,773	50,419	0	244,192	187,355	48,766	0	236,121
7	Unit Manager	jan-90	38.00	193,253	51,185	0	244,438	190,117	49,507	0	239,624
8	Unit Manager	no v-93	38.00	190,671	48,785	0	239,456	175,410	41,299	0	216,709
9	Verkeersleider/Unit Manager	sep-86	38.00	194,708	50,419	0	245,127	192,362	50,398	0	242,760
10	Verkeersleider/Unit Manager	de c-83	38.00	196,280	51,185	0	247,465	194,976	51,163	0	246,139
11	Verkeersleider/Unit Manager	no v-77	38.00	208,786	51,185	0	259,971	193,940	51,163	0	245,103
12	Verkeersleider/Unit Manager	jun-82	38.00	198,035	51,185	0	249,220	195,345	51,163	0	246,508
13	Verkeersleider/Supervisor	jan-83	38.00	180,825	46,347	0	227,172	177,108	46,331	0	223,439
14	Verkeersleider/Supervisor	apr-88	38.00	176,489	45,650	0	222,139	174,042	45,635	0	219,677
15	Verkeersleider/Supervisor	sep-85	38.00	178,952	46,347	0	225,299	177,756	46,331	0	224,087
16	Verkeersleider/Supervisor	jul-88	38.00	178,952	46,347	0	225,299	181,538	46,331	0	227,869
17	Verkeersleider/Supervisor	de c-84	38.00	177,352	46,347	0	223,699	173,366	46,331	0	219,697
18	Verkeersleider/Supervisor	no v-93	38.00	164,007	41,310	0	205,317	146,178	39,944	0	186,122
19	Verkeersleider/Supervisor	no v-89	38.00	175,964	44,924	0	220,888	172,891	44,943	0	217,834
20	Verkeersleider/Supervisor	apr-88	38.00	168,584	41,944	0	210,528	160,936	41,933	0	202,869
21	Verkeersleider/Supervisor	mei-92	38.00	159,745	39,953	0	199,698	164,487	42,702	0	207,189
22	Verkeersleider/Supervisor	no v-84	38.00	176,772	45,650	0	222,422	174,355	45,635	0	219,990
23	Verkeersleider/Supervisor	jan-82	38.00	160,910	41,310	0	202,220	158,534	41,299	0	199,833
24	Verkeersleider/Supervisor	mei-89	30.40	140,019	36,237	0	176,256	139,530	35,425	0	174,955
25	Verkeersleider/Supervisor	okt-92	38.00	164,667	40,362	0	205,029	148,247	39,227	0	187,474
26	Verkeersleider/Supervisor	okt-88	38.00	167,587	42,714	0	210,301	164,159	42,702	0	206,861
27	Verkeersleider/Supervisor	no v-86	38.00	155,680	41,364	0	197,044	152,454	41,354	0	193,808
28	Verkeersleider/Supervisor	jan-90	38.00	162,911	39,235	0	202,146	149,971	37,941	0	187,912
29	Verkeersleider/Supervisor	okt-94	38.00	156,287	39,953	0	196,240	149,501	38,633	0	188,134
30	Verkeersleider/Supervisor	no v-95	38.00	162,627	41,310	0	203,937	152,175	38,633	0	190,808
31	Verkeersleider/Supervisor	mei-86	38.00	176,657	46,347	0	223,004	175,213	46,331	0	221,544
32	Verkeersleider/Supervisor	okt-92	38.00	168,552	42,714	0	211,266	161,234	41,299	0	202,533
33	Verkeersleider/Supervisor	okt-92	38.00	165,959	41,310	0	207,269	174,042	45,635	0	219,677
34	Verkeersleider/Supervisor	no v-91	38.00	172,863	44,151	0	217,014	165,585	42,702	0	208,287
35	Verkeersleider/Supervisor	jan-76	38.00	179,273	46,347	0	225,620	178,063	46,331	0	224,394
36	Verkeersleider/Supervisor	jan-83	38.00	172,004	44,151	0	216,155	170,428	44,137	0	214,565
37	Verkeersleider/Supervisor	apr-88	38.00	186,364	45,650	0	232,014	182,389	45,635	0	228,024
38	Verkeersleider/Supervisor	no v-77	38.00	181,611	46,347	0	227,958	180,247	46,331	0	226,578
39	Verkeersleider/Supervisor	okt-88	38.00	176,336	46,347	0	222,683	173,504	46,331	0	219,835
40	Verkeersleider/Supervisor	apr-87	38.00	173,167	45,650	0	218,817	182,928	45,635	0	228,563
41	Verkeersleider/Supervisor	de c-84	38.00	180,664	46,347	0	227,011	178,197	46,331	0	224,528
42	Verkeersleider/Supervisor	sep-86	30.40	142,411	36,520	0	178,931	140,396	36,675	0	177,071
43	Verkeersleider/Supervisor	sep-85	38.00	163,473	41,944	0	205,417	161,564	41,933	0	203,497
44	Verkeersleider/Supervisor	mei-89	38.00	176,383	44,826	0	221,209	168,735	43,356	0	212,091
45	Verkeersleider/Supervisor	no v-84	38.00	176,351	46,347	0	222,698	173,635	46,331	0	219,966
46	Verkeersleider/Supervisor	aug-89	38.00	165,767	41,944	0	207,711	164,666	41,933	0	206,599
47	Verkeersleider/Supervisor	no v-89	38.00	171,893	43,369	0	215,262	164,430	41,933	0	206,363
48	Verkeersleider (2)	apr-88	38.00	156,329	39,953	0	196,282	154,524	39,944	0	194,468
49	Verkeersleider (2)	apr-91	38.00	155,954	39,235	0	195,189	152,681	40,109	0	192,790
50	Verkeersleider (2)	okt-85	38.00	158,533	40,567	0	199,100	156,351	40,558	0	196,909
51	Verkeersleider (2)	jan-91	38.00	155,964	40,567	0	196,531	153,570	40,558	0	194,128
52	Verkeersleider (2)	mei-93	38.00	156,673	38,427	0	195,100	144,270	36,116	0	180,386
53	Verkeersleider (2)	no v-89	38.00	156,051	39,953	0	196,004	153,823	39,944	0	193,767
54	Verkeersleider (2)	okt-85	38.00	157,496	39,953	0	197,449	154,521	39,944	0	194,465
55	Verkeersleider (2)	sep-88	38.00	161,136	41,310	0	202,446	156,486	40,672	0	197,158
56	Verkeersleider (2)	okt-85	30.40	137,655	33,134	0	170,789	104,904	25,564	0	130,468
57	Verkeersleider (2)	okt-88	38.00	156,699	39,953	0	196,652	154,037	41,229	0	195,266
58	Verkeersleider (2)	feb-88	38.00	157,351	40,567	0	197,918	154,373	39,227	0	193,600
59	Verkeersleider (2)	mei-89	38.00	156,051	39,953	0	196,004	153,357	39,944	0	193,301
60	Verkeersleider (2)	sep-90	34.20	139,367	35,719	0	175,086	133,941	34,193	0	168,134
61	Verkeersleider (2)	apr-91	38.00	155,871	39,953	0	195,824	150,114	38,633	0	188,747
62	Verkeersleider (2)	mei-93	38.00	159,362	40,567	0	199,929	160,278	39,227	0	199,505
63	Verkeersleider (2)	okt-88	38.00	156,051	39,953	0	196,004	153,908	39,944	0	193,852
64	Verkeersleider (2)	okt-88	34.20	138,665	37,179	0	175,844	155,938	40,558	0	196,496
65	Verkeersleider (2)	aug-84	38.00	156,859	40,567	0	197,426	154,463	40,558	0	195,021
66	Verkeersleider (2)	okt-88	38.00	156,663	39,953	0	196,616	157,689	39,944	0	197,633
67	Verkeersleider FLNA	okt-70	38.00	193,647	48,873	0	242,520	140,951	33,573	0	174,524
68	Verkeersleider FLNA	no v-71	38.00	177,295	45,711	0	223,006	175,756	45,695	0	221,451
69	Verkeersleider FLNA	de c-73	38.00	154,414	45,711	0	200,125	153,225	45,695	0	198,920
70	Verkeersleider FLNA	no v-71	38.00	156,735	44,241	0	200,976	151,466	44,227	0	195,693
71	Verkeersleider FLNA	sep-80	38.00	172,792	46,347	0	219,139	178,073	46,331	0	224,404
72	Verkeersleider FLNA	no v-84	38.00	158,965	48,237	0	207,202	156,481	48,218	0	204,699
73	Verkeersleider FLNA	no v-72	38.00	164,189	48,260	0	212,449	171,086	48,266	0	219,352
74	Verkeersleider FLNA	okt-68	38.00	182,751	44,187	0	226,938	180,473	44,203	0	224,676
75	Verkeersleider FLNA	aug-74	38.00	292,164	49,503	0	341,667	285,841	49,483	0	335,324
76	Verkeersleider FLNA	jan-82	38.00	167,914	45,650	0	213,564	138,186	45,635	0	183,821
77	General Manager	okt-85	38.00	179,599	39,052	0	218,651	161,827	41,127	0	202,954
78	General Manager	jun-82	38.00	162,772	42,554	0	205,326	164,233	41,234	0	205,467
79	Manager	no v-87	38.00	176,828	50,419	0	227,247	190,908	50,398	0	241,306
80	Manager	feb-01	38.00	163,577	39,025	0	202,602	161,516	34,326	0	195,842
81	Senior Consultant	okt-98	38.00	356,175	91,563	0	447,738	346,518	88,903	0	435,421

**Specifieke toelichting**

- 1 t/m 2 De bezoldiging van het bestuur wordt jaarlijks vastgesteld door de raad van toezicht.
- 3 t/m 5 De beloning is passend binnen het loonebouw van LVNL.
- 6 t/m 66 De beloning van LVNL-verkeersleiders is in lijn met de beloning van luchtverkeersleiders in andere Europese landen. Het management van verkeersleiders (e.g. unit managers, supervisors) is afkomstig uit de groep verkeersleiders en ontvangt een beloning passend binnen het loonebouw van LVNL. Verkeersleiders en het management van verkeersleiders ontvangen als onderdeel van de beloning een toeslag voor onregelmatige diensten (TOD).
- 67 t/m 76 Deze verkeersleiders maken gebruik van de regeling FLNA, passend binnen de rechtspositie en het loonebouw van LVNL. Binnen de kaders van de vigerende rechtspositie en arbeidsvoorwaarden kunnen functionarissen een vergoeding ontvangen additioneel aan de FLNA-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-vergoeding en de additioneel verworven vergoeding.
- 77 t/m 79 Deze (general) managers hebben een achtergrond als verkeersleider hetgeen van belang is voor het uitvoeren van de functie. De beloning past binnen het loonebouw van LVNL.
- 80 Deze manager is een voormalig directielid die naar aanleiding van de nieuwe topstructuur van LVNL in 2010 is benoemd tot manager. Beloning is volgens arbeidsovereenkomst.
- 81/82 Samen met Duitsland, België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland neemt Nederland deel aan het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). In dit project wordt samengewerkt door de verschillende staten en de luchtverkeersdienstverleners. Met de vorming van FABEC wordt gewerkt aan defragmentatie van het Europese luchtruim. Dit belangrijke en omvangrijke project heeft grote gevolgen voor de Nederlandse luchtvaartsector en in het bijzonder LVNL. Het is een uitermate complex proces waarbij de inzet van hoog gekwalificeerde, deskundige en internationaal gerespecteerde functionarissen noodzakelijk is om de belangen van de Nederlandse Staat te borgen. Eén van de senior consultants vertegenwoordigt Nederland in dit proces. De senior consultant (81) treedt namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op in de EU en wordt voor de helft door dit Ministerie betaald. Het gaat hier om de voormalig bestuursvoorzitter van LVNL, die er in arbeidsvoorwaarden niet op achteruit is gegaan. Het goed kunnen vervullen van deze rol raakt grote belangen en vergt specifieke kwaliteiten. De andere senior consultant (82) heeft een takenpakket dat substantieel lager ligt met overeenkomstige beloning.

(bedragen in €)

nr	Funcionaam (peildatum 31 december 2010)	Datum in dienst	Contract uren per week	Fiscaalloon 2010	Pensioen-afdracht 2010	Ontslag uitkering 2010	Beloning 2010	Fiscaalloon 2009	Pensioen-afdracht 2009	Ontslag uitkering 2009	Beloning 2009
82	Senior Consultant	feb-68	38.00	158,532	41,037	0	199,569	166,648	41,076	0	207,724
83	Specialist Infra	nov-72	38.00	37,815	5,712	100,450	143,977	54,202	11,565	0	65,767
84	Briefing Officer	jul-78	34.20	97,179	19,903	65,515	182,597	86,460	21,472	0	107,932
85	Flight Data Assisten	sep-74	36.00	82,324	17,164	7,127	106,615	77,485	18,776	0	96,261
86	HRD-Consultant	apr-98	36.00	1,086	0	37,888	38,974	61,508	14,386	0	75,894
87	Medewerker	jan-85	36.00	-267	0	129,633	129,366	79,367	19,864	0	99,231
88	Adviseur Bestuur	mrt-06	38.00	46,293	9,491	375,000	430,784	148,985	38,036	0	187,021
89	Aeronautical Cartograaf	nov-82	32.00	16,030	4,833	50,148	71,011	51,432	11,324	0	62,756
90	Communications Professional	feb-07	36.00	0	0	94,503	94,503	37,292	2,709	114,728	154,729
91	Consultant	jan-89	36.00	-902	0	275,857	274,955	80,247	14,386	0	94,633
92	Controller	nov-82	38.00	140,481	28,822	350,000	519,303	132,630	33,541	0	166,171
93	Coördinator	sep-90	36.00	358	0	330,796	331,154	72,893	17,179	0	90,072
94	Coördinator	apr-00	36.00	2,674	0	257,958	260,632	71,743	16,914	0	88,657
95	Coördinator	mei-82	38.00	43,480	8,885	143,872	196,237	60,520	13,447	0	73,967
96	Coördinator	jan-00	36.00	73,617	4,245	273,180	351,042	61,086	17,179	0	78,265
97	Engineer	jun-79	38.00	41,883	8,962	186,062	236,907	75,793	18,133	0	93,926
98	Manager	feb-75	38.00	77,159	14,827	338,000	429,986	82,427	18,933	0	101,360
99	Manager	dec-84	36.00	10,252	0	436,125	446,377	110,905	27,743	0	138,648
100	Senior Consultant	okt-00	38.00	128,214	18,982	234,198	381,394	149,377	38,379	0	187,756
101	Specialist	okt-72	28.50	63,595	14,385	172,338	250,318	65,771	15,726	0	81,497
102	Specialist	okt-71	34.20	76,678	17,205	124,058	217,941	78,648	18,741	0	97,389
103	Specialist	sep-98	38.00	84,045	18,856	160,000	262,901	84,568	19,952	0	104,520
104	Specialist	dec-74	36.00	80,911	17,289	193,124	291,324	79,436	18,396	0	97,832
105	Specialist	feb-77	38.00	73,999	13,346	146,651	233,996	64,509	14,612	0	79,121
106	Specialist	mei-72	38.00	119,101	23,855	195,451	338,407	104,134	25,976	0	130,110
107	Stafmedewerker	feb-00	36.00	79,491	18,171	127,688	225,350	82,170	20,046	0	102,216
108	Technicus	jan-78	38.00	85,141	17,288	184,039	286,468	79,667	18,437	0	98,104
109	Technicus	jun-79	36.00	55,928	9,902	158,587	224,417	65,601	14,922	0	80,523
110	Accountmanager	aug-01	38.00	0	0	78,948	78,948	91,116	20,968	0	112,084
111	Senior Consultant	feb-07	36.00	108,032	25,026	399,999	533,057	99,693	24,176	0	123,869
112	Specialist	feb-80	38.00	58,088	13,695	250,000	321,783	85,217	20,392	0	105,609
113	Specialist	feb-01	38.00	78,036	18,252	210,000	306,288	83,199	18,971	0	102,170
114	Controller BP&C	okt-87	38.00	0	0	69,879	69,879	0	0	69,352	69,352
115	Medewerker	jun-72	38.00	0	0	41,739	41,739	0	0	40,802	40,802
116	Medewerker Support	jul-99	38.00	8,177	1,465	27,184	36,826	38,817	11,101	0	49,918

- 83 t/m 110 Als reactie op het wegvallen van een belangrijk deel van de inkomsten uit heffingen, ten gevolge van de economische crisis, heeft het bestuur het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans' geïnitieerd. Eén van de doelen van dit programma is een reductie binnen twee jaar van de ondersteunende staf met honderd fte. Vanaf 2009 is door het management invulling gegeven aan dit plan en is een groot aantal vertrekregelingen met medewerkers overeengekomen. Deze vertrekregelingen zijn in alle gevallen individueel maatwerk met het oog op het begeleiden van medewerkers van werk naar werk. Hiermee wordt zoveel als mogelijk tegemoet gekomen aan de individuele situatie van medewerkers en wordt tevens voorkomen dat aan deze medewerkers een hoge wachtgeldvergoeding moet worden uitgekeerd. Diverse van deze medewerkers hebben een totaal omgerekende voltijds beloning onder de WOPT-norm 2010. Echter de beëindigingsovereenkomsten die zijn gesloten voor kosten gerelateerd aan het ontslag (waaronder ontslaguitkeringen in 2010 of later) leiden ertoe dat deze opgenomen dienen te worden in de WOPT-rapportage.
- 111 t/m 113 Dit betreffen vertrekregelingen die voortvloeien uit een reductie van 28 fte in het kader van het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans'. Deze reductie van 28 fte is additioneel aan bovengenoemde reductie van honderd fte.
- 114 t/m 115 Dit betreffen oude vertrekregelingen (van vóór 2009) op basis van een wachtgeldregeling. Deze ex-medewerkers hebben een totaal omgerekende voltijds beloning onder de WOPT-norm 2010. Echter daar dit onvoorwaardelijke rechten betreft zijn deze ex-medewerkers opgenomen in de WOPT-rapportage.



- 116 Dit betreft een eenmalige ontslaguitkering vanwege een arbeidsconflict. Deze ex-medewerker heeft een totaal omgerekende voltijds beloning onder de WOPT-norm 2010. Echter daar dit onvoorwaardelijke rechten betreft is deze ex-medewerker opgenomen in de WOPT-rapportage.

(bedragen in €)

nr	Functienaam (peildatum 31 december 2010)	Datum in dienst	Contracturen per week	Fiscaalloon 2010	Pensioen-afdracht 2010	Ontslag uitkering 2010	Beloning 2010	Fiscaalloon 2009	Pensioen-afdracht 2009	Ontslag uitkering 2009	Beloning 2009
117	Bedrijfsmaatschappelijkwerker	jan-93	30.00	0	0	0	0	55,456	12,372	138,728	206,556
118	Expert	jan-91	38.00	0	0	0	0	25,714	1,496	195,877	223,087
119	Expert Support Tools	dec-73	38.00	0	0	0	0	47,073	10,073	173,508	230,654
120	FDA	mar-86	38.00	0	0	0	0	67,498	14,614	190,249	272,361
121	Lid van het bestuur	jun-71	38.00	0	0	0	0	259,845	58,371	0	318,216
122	Maintenance Specialist	jan-73	38.00	0	0	0	0	101,798	20,517	160,488	282,803
123	Manager	apr-74	38.00	0	0	0	0	130,771	21,146	185,370	337,287
124	Projectleider	nov-76	38.00	0	0	0	0	81,119	15,671	181,385	278,175
125	Roosterplanner	aug-77	22.80	0	0	36,433	36,433	41,487	7,389	3,316	52,192
126	Senior Accountmanager	feb-74	38.00	0	0	0	0	115,551	13,929	180,000	309,480
127	Senior Consultant	dec-71	38.00	0	0	0	0	84,968	20,078	277,440	382,486
128	Systeem Specialist	feb-67	38.00	0	0	0	0	96,746	15,080	134,406	246,232
129	Verkeersleider FLNA	nov-71	38.00	138,051	37,159	0	175,210	189,459	37,154	0	226,613
130	Verkeersleider FLNA	okt-74	38.00	148,436	43,659	0	192,095	146,388	43,647	0	190,035
131	Verkeersleider FLNA	jun-74	38.00	142,791	40,567	0	183,358	158,033	40,558	0	198,591
132	Verkeersleider FLNA	jan-76	38.00	147,523	43,659	0	191,182	153,321	43,647	0	196,968
133	Verkeersleider FLNA	dec-73	38.00	148,370	42,714	0	191,084	160,917	42,702	0	203,619
134	Verkeersleider FLNA	apr-69	38.00	120,267	34,271	0	154,538	173,474	34,270	0	207,744

- 117 t/m 134 Deze ex-medewerkers hadden in 2010 een totaal omgerekende voltijds beloning onder de WOPT-norm 2010. Echter in 2009 had men een totaal omgerekende voltijds beloning boven de 2009 norm. Derhalve zijn deze ex-medewerkers voor vergelijkingsdoeleinden opgenomen in de WOPT-rapportage.

11. AFSCHRIJVINGEN

De samenstelling van de afschrijvingen is als volgt:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Gebouwen en terreinen	2.656	2.695
Gebouwen lease	841	841
Verkeersleidingsapparatuur	6.365	6.780
Overige bedrijfsmiddelen	1.532	1.631
Subtotaal	<u>11.394</u>	<u>11.947</u>
Buitengebruikstellingen	81	232
Totaal	11.475	12.179

12. ALGEMENE KOSTEN

De algemene kosten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Inhuur personeel	1.401	1.291
Overige personeelskosten	3.080	3.701
Advieskosten	3.204	3.979
Diensten derden	2.069	2.317
Onderhoudskosten	6.345	6.500
Energiekosten	1.822	1.794
Aanschaf goederen	1.750	1.558
Verzekeringskosten	1.336	1.450
Communicatiekosten	1.810	2.019
Erfpacht en Licentiekosten	2.076	1.869
Overige gebruikersrechten	1.981	1.983
Diverse algemene kosten	1.867	2.063
Totaal	28.741	30.524

De algemene kosten zijn 1,8 miljoen euro gedaald ten opzichte van 2009. De belangrijkste dalingen doen zich voor bij de overige personeelskosten, advieskosten en diverse algemene kosten. De daling van de overige personeelskosten wordt veroorzaakt doordat er minder kosten zijn gemaakt voor de werving van luchtverkeersleiders. De advieskosten zijn ten opzichte van 2009 afgenomen door: lagere kosten voor de accountantscontrole, lagere juridische advieskosten en lagere advieskosten voor eenmalige projecten. De afname in 2010 van de diverse algemene kosten kan worden verklaard uit ten opzichte van 2009 lagere dotatie aan de voorziening dubieuze debiteuren in 2010 dan in 2009.



13. FINANCIERINGSBATEN EN -LASTEN

De financieringsbaten en -lasten kunnen als volgt worden weergegeven:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Rente baten	54	61
Financieringsbaten	54	61
Koersverschillen	2	37
Rente lasten	2.895	2.549
Rente voorzieningen personeelsbeloningen	2.129	2.036
Rente lease verkeerstoren	935	1.082
Geactiveerde rente op activa in aanbouw	-117	-180
Financieringslasten	5.844	5.524
Netto financieringslasten	5.790	5.463

TOELICHTING OP DE GECONSOLIDEERDE BALANS

14. MATERIËLE VASTE ACTIVA

Overzicht verloop materiële vaste activa

	Gebouwen en terreinen	Gebouwen lease	Verkeersleidings-apparatuur	Overige bedrijfs-middelen	Activa in aanbouw	Totaal
<i>(bedragen in € 1.000)</i>						
Stand per 1 januari 2009						
Aanschafwaarde	77.770	25.245	258.565	22.626	7.430	391.636
Cumulatieve afschrijvingen	-37.452	-13.745	-220.022	-17.090	-	-288.309
Boekwaarde 1 januari 2009	40.318	11.500	38.543	5.536	7.430	103.327
Mutaties gedurende 2009						
Investeringsen	-	-	-	14	6.634	6.648
Desinvesteringen	-314	-	-7.152	-911	-	-8.377
Desinvesteringen cum afschrijvingen	301	-	6.941	904	-	8.146
Afschrijvingen	-2.695	-841	-6.780	-1.631	-	-11.947
In gebruik genomen activa	-	-	7.243	2.291	-9.534	-
Saldo mutaties gedurende 2009	-2.708	-841	252	667	-2.900	5.530-
Stand per 31 december 2009						
Aanschafwaarde	77.456	25.245	258.656	24.020	4.530	389.907
Cumulatieve afschrijvingen	-39.846	-14.586	-219.861	-17.817	-	-292.110
Boekwaarde 31 december 2009	37.610	10.659	38.795	6.203	4.530	97.797
Mutaties gedurende 2010						
Investeringsen	0	0	10	18	6.615	6.643
Desinvesteringen	-452	0	-1.156	-443	0	-2.051
Desinvesteringen cum afschrijvingen	452	0	1.110	407	0	1.969
Afschrijvingen	-2.656	-841	-6.365	-1.532	0	-11.394
In gebruik genomen activa	0	0	1.346	3.030	-4.376	0
Saldo mutaties gedurende 2010	-2.656	-841	-5.055	1.480	2.239	-4.833
Stand per 31 december 2010						
Aanschafwaarde	77.004	25.245	258.856	26.625	6.769	394.499
Cumulatieve afschrijvingen	-42.050	-15.427	-225.116	-18.942	-	-301.535
Boekwaarde per 31 december 2010	34.954	9.818	33.740	7.683	6.769	92.964

De verkeerstoren Schiphol Centrum is door middel van een financial lease constructie geleased van een derde. De geleasede verkeerstoren is verantwoord onder 'gebouwen lease'. LVNL bezit het economische eigendom van deze verkeerstoren, het juridische eigendom ligt bij derden. De verkeerstoren Schiphol Centrum wordt afgeschreven over de termijn van de gebruiksduur. De bijbehorende leaseverplichtingen zijn opgenomen onder de leaseverplichtingen (zie toelichting 18). De geleasede verkeerstoren Schiphol Centrum strekt tot zekerheid van de leaseverplichtingen.

In verband met de toekomstige verwerving van materiële vaste activa zijn contractuele verplichtingen aangegaan zoals nader is toegelicht onder toelichting 24: 'Niet uit balans blijvende verplichtingen'.



In 2001 heeft LVNL een uitgaande headlease en terugkomende leasetransacties afgesloten inzake de apparatuur en software voor bepaalde gedeelten van de luchtverkeersleidingssystemen. Dit betreft de zogenoemde Qualified Technological Equipment (QTE) lease, zie toelichting 19.

Op de materiële vaste activa zijn, met uitzondering voor de verkeerstoren Schiphol Centrum, geen zekerheden aan derden verstrekt.

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

Materiële vaste activa	Component	Afschrijvingstermijn
Terreinen	Gebouwen en Terreinen	-
Gebouwen	Gebouwen en Terreinen	20-30 jaar
Gebouwen lease	Gebouwen lease	30 jaar
Verkeersleidingsapparatuur	Verkeersleidingsapparatuur	8-20 jaar
Installaties en machines	Overige Bedrijfsmiddelen	10 jaar
Transportmiddelen	Overige Bedrijfsmiddelen	5-10 jaar
Inventaris	Overige Bedrijfsmiddelen	10 jaar
IT-middelen	Overige Bedrijfsmiddelen	5 jaar

Op terreinen wordt niet afgeschreven, met uitzondering van de in 1996 betaalde en geactiveerde BTW met betrekking tot een erfpachtcontract. De BTW 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 volledig gereed en in gebruik genomen is.

Afschrijvingsmethoden, gebruiksduur en restwaarde worden één keer per jaar geëvalueerd.

Schattingswijziging

De jaarlijkse evaluatie van de gebruiksduur van de activa heeft geleid tot enkele aanpassingen in resterende afschrijvingstermijnen van activa. Het effect van deze wijziging bedraagt per saldo circa 0,2 miljoen euro (0,5 miljoen euro in 2009) hogere afschrijvingskosten in 2010. Doordat deze evaluatie niet leidt tot aanpassingen van de restwaarde en de afschrijvingsmethode is het effect beperkt tot het over een korter dan wel langere termijn afschrijven van de betreffende activa.

Buitengebruikstelling activa

In 2010 zijn enkele activa buiten gebruik gesteld. Het betreft hier met name activa die reeds zijn vervangen. De boekwaarde van de buitengebruik gestelde activa is onder de afschrijvingslasten verantwoord.

Activa in aanbouw

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

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Hardwarevervanging AAA	0	102
Glasvezelnet Rotterdam	841	571
Radardekking Noordzee	1.639	1.507
Verkeersleidingscommunicatiesysteem	3.044	552
Overige Verkeersleidingsystemen	895	340
Beveiligingsvoorzieningen Gebouw Schiphol Oost	0	516
Overige werken	350	942
Totaal	6.769	4.530

In 2010 is een aantal activa in gebruik genomen (onder andere hardwareonderdelen van het AAA-systeem en ARTAS-systeem, beveiligingsvoorzieningen Gebouw Schiphol Oost en communicatieapparatuur).

De financieringslasten voor de geactiveerde activa bedragen 117 duizend euro (2009: 180 duizend euro). Dit is gebaseerd op de gemiddelde kapitaalkostenvoet van LVNL van 4,33 procent generiek en een objectfinanciering voor het voice communication system (VCS) waarvoor een specifieke lening is afgesloten tegen een rentepercentage van 2,89 procent (2009: enkel generieke kapitaalkostenvoet van 4,20 procent).

15. VORDERINGEN

De vorderingen zijn op 31 december als volgt samengesteld:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Debiteuren	34.313	31.307
EUROCONTROL	2.161	2.844
Overige vorderingen	71	195
Overlopende activa	1.030	1.060
Totaal	37.575	35.406

LVNL brengt 11,58 procent (2009 9,86 procent) interest aan haar debiteuren 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:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
En-route	27.197	23.564
Terminal	8.461	7.973
NSAA	137	223
Verbonden partijen	-	-
Overige	229	1.033
Af: voorziening voor oninbaarheid	-1.711	-1.486
Totaal	34.313	31.307

De voorziening voor oninbare vorderingen bedraagt 1,7 miljoen euro (2009: 1,5 miljoen euro). De voorziening is gevormd voor luchtvaartmaatschappijen waarvan onzeker is of ze in de toekomst aan hun betalingsverplichtingen kunnen voldoen.

LVNL verricht voor het KNMI en EUROCONTROL een kassiersfunctie. De geïnde heffingen en-route, terminal en NSAA bevatten ook de heffingen die bestemd zijn voor EUROCONTROL en het KNMI. LVNL stort het deel van het KNMI in de geïnde heffingen direct af aan het KNMI. Derhalve is in de debiteuren saldi van en-route, terminal en NSAA het KNMI deel opgenomen.

De vordering op EUROCONTROL is het verschil tussen de door EUROCONTROL verwachte kosten voor 2010 en de ontvangen gelden voor EUROCONTROL.

De overlopende activa zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Vooruitbetaalde bedragen	0	193
Verzekeringspremie gebouwen en bedrijfsmiddelen	444	481
Overige posten	586	386
Totaal	1.030	1.060

16. GELDMIDDELEN EN KASEQUIVALENTEN

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

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Rekening-courant Ministerie van Financiën	11.273	0
Bank	23	22
Kas	4	2
Totaal	11.300	24

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft een garantstelling afgegeven tot een limiet van 40 miljoen euro in 2010 (2009 40 miljoen euro). In 2010 heeft de LVNL een lening afgesloten van 25,4 miljoen euro. De opname van deze lening is direct ten gunste van de rekening courant van het Ministerie van Financiën gekomen. In de komende jaren zal hieruit de investering van het voice communication systeem gefinancierd worden.

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

17. BESTEMMINGSFONDS

Het bestemmingsfonds per ultimo boekjaar 2010 bedraagt -36,5 miljoen euro (2009: -42,4 miljoen euro) en is als volgt te specificeren naar gebruikers:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	En-route	Terminal	NSAA	Totaal
Saldo per 1 januari 2009	-6.799	-12.950	389	-19.360
Resultaat 2009	-17.700	-5.757	376	-23.081
Saldo per 31 december 2009	-24.499	-18.707	765	-42.441
Resultaat 2010	3.645	4.641	-447	7.839
Saldo per 31 december 2010	-20.854	-14.066	318	-34.602

a) Bestemmingsfonds en-route

Tot en met 2009 werd voor het bestemmingsfonds en-route het N+2 principe aangehouden; exploitatieresultaten werden steeds twee jaar later in de tarieven verwerkt. Het op de balans verantwoorde bestemmingsfonds weerspiegelt de nog met gebruikers te verrekenen bedragen. Gezien de beoogde meerjarige tariefontwikkeling wordt nu meer flexibiliteit betracht bij het verrekenen van de resultaten uit het verleden. Om die reden is het N+2 principe losgelaten. Voor de komende vier jaar is de ontwikkeling van het LVNL-tarief voor en-route begrensd; de tariefstijging is in de meerjarenbegroting van LVNL gemaximeerd op twee procent op jaarbasis.

In 2010 is nieuwe Europese regelgeving aangenomen met het oog op de invoering van het zogenoemde 'performance scheme'. Volgens deze nieuwe regelgeving mag LVNL het saldo bestemmingsfonds ultimo 2011 in de eerste twee referentieperioden, te weten de jaren 2011 tot en met 2019, verrekenen. Vanuit het perspectief van de



tariefdoelstellingen zal bepaald hoe het te verrekenen bedrag over de resterende periode tot en met 2019 wordt verrekend, waarbij vanzelfsprekend het uitgangspunt is dat het volledige saldo ultimo 2011 uiterlijk in 2019 is verrekend.

Op basis van het in de meerjarenbegroting aangenomen kostenniveau, de tariefontwikkeling en het opbrengstenniveau zal het bestemmingsfonds en-route ultimo 2013 weer positief zijn.

b) Bestemmingsfonds terminal

LVNL heeft per 1 januari 2008 de Europese Verordening (1794/2006) tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten ingevoerd. LVNL heeft als gevolg van de invoering per 1 januari 2008 alle door LVNL bediende luchthavens in één heffingzone ('one group of airports') ondergebracht. Hierdoor is het saldo op 31 december 2007 van het bestemmingsfonds Mainport Schiphol en het bestemmingsfonds Regionale Luchthavens op 1 januari 2008 opgenomen in het bestemmingsfonds Terminal.

LVNL heeft in 2007 met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Milieu) de afspraak gemaakt dat de opgelopen tekorten van de regionale luchthavens tot en met 31 december 2007 (13,2 miljoen euro) zullen worden gedekt door een bijdrage vanuit het Rijk. Met de voormalige minister van Verkeer en Waterstaat is een pakket met ondersteunende maatregelen overeengekomen, om de tarieven voor een langere periode te bevriezen. In overeenstemming met dit pakket is het surplus uit de internal tax bestemd voor het bestemmingsfonds terminal. Deze maatregelen zijn verwerkt in de door de minister van Infrastructuur en Milieu goedgekeurde meerjarenbegroting.

In 2010 is een Bijdrage Rijk van 6,3 miljoen euro ontvangen, waardoor het resterende nog te dekken tekort is ingelopen (2009 was het resterende tekort 3,7 miljoen euro) het overige deel is ten gunste van terminal gekomen, zoals afgesproken in de meerjarenbegroting.

Tot en met 2009 werd daarvoor het N+2 principe aangehouden; exploitatieresultaten werden steeds twee jaar later in de tarieven verwerkt. Het op de balans verantwoorde bestemmingsfonds weerspiegelt de nog met gebruikers te verrekenen bedragen. Gezien de beoogde stabilisatie van de tariefontwikkeling wordt nu meer flexibiliteit betracht bij het verrekenen van de resultaten uit het verleden. Voor de komende vier jaar is het LVNL-tarief voor terminal in de meerjarenbegroting op het niveau van 2009 begrensd. In 2010 is nieuwe Europese regelgeving aangenomen met het oog op de invoering van het zogenoemde 'performance scheme'. Volgens deze nieuwe regelgeving mag LVNL het saldo bestemmingsfonds ultimo 2011 in de eerste twee referentieperioden, te weten de jaren 2011 tot en met 2019, verrekenen. Verwachting is dat het tekort in het bestemmingsfonds in 2015 positief zal zijn.

c) Bestemmingsfonds 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. Dit houdt in dat het resultaat over 2010 (verlies 0,3 miljoen euro) in de tariefstelling van 2012 en het resultaat over 2009 (overschot 0,5 miljoen euro) in de tariefstelling van 2011 wordt verrekend.

18. LENINGEN EN OVERIGE FINANCIERINGSVERPLICHTINGEN

De leningen en overige financieringsverplichtingen zijn als volgt gespecificeerd:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Langlopende verplichtingen		
Leningen	67.815	41.425
Leaseverplichtingen (financial)	7.910	10.515
Totaal	<u>75.725</u>	<u>51.940</u>
Kortlopende verplichtingen		
Leningen banken	11.400	10.100
Rekening-courant Ministerie van Financiën	-	15.150
Leaseverplichtingen (financial)	2.605	2.239
Totaal	<u>14.005</u>	<u>27.489</u>
Totaal	89.730	79.429

De samenstelling van de leningen is als volgt:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>				2010	2009
Leningdeel	Aflossing in	Rente	Valuta	Boekwaarde	Boekwaarde
ABN AMRO	2013	3 mnd Euribor + 0,125%	EUR	5.625	8.125
BNG	2013	3,94%	EUR	15.000	20.000
BNG	2018	4,60%	EUR	9.750	11.050
BNG	2019	4,60%	EUR	11.050	12.350
BNG	2020	4,60%	EUR	12.350	-
Min. van Financiën	2028	2,89%	EUR	25.440	-
Totaal				79.215	51.525

Het renterisico op de lening met de variabele rente (3-maands Euribor + 0,125 procent) is afgedekt door middel van een rentederivaat (interest rate swap). De variabele rente is omgezet in een vast rentepercentage van 3,835 procent. De reële waarde van de interest rate swap is 0,2 miljoen euro negatief (2009: 0,3 miljoen euro negatief).

De nominale waarde is gelijk aan de boekwaarde, aangezien er bij het aangaan van de leningen geen transactiekosten zijn betaald.

Het kortlopende deel van de leningen op 31 december 2010 bedraagt 11,4 miljoen euro (31 december 2009: 10,1 miljoen euro) en 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 leninggevers.

Verder heeft LVNL in 2008 vijf leningen met een rentepercentage van 4,6 procent afgesloten waarvan er met ingang van 2008 jaarlijks een aanvangt in februari. De resterende twee leningen hebben een aanvangsdatum van 2 februari 2011 en 1 februari 2012. De looptijd van deze leningen bedraagt elk tien jaar.

Naast bovengenoemde leningen van ABN AMRO bank, Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) en het Ministerie van Financiën heeft LVNL een rekening-courant kredietlimiet van 40 miljoen euro bij het Ministerie van Financiën. LVNL heeft hiervan geen gebruik gemaakt ultimo 2010 (2009: 15,2 miljoen euro). In 2010 is de opgenomen lening bij het Ministerie van Financiën direct ten gunste gekomen van de rekening-courant bij het Ministerie van Financiën waardoor er ultimo 2010 een positief saldo ontstaat op deze rekening-courant. LVNL beschikt daarnaast over een kasgeldfaciliteit van 20 miljoen bij ING Bank NV. Hiervan is ultimo 2010 geen gebruik gemaakt.

De samenstelling van de leaseverplichtingen is als volgt:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Ultimo 2010			Ultimo 2009		
	Toekomstige minimale lease-betalingen	Waarvan Rente	Contante waarde van minimale lease-betalingen	Toekomstige minimale lease-betalingen	Waarvan Rente	Contante waarde van minimale lease-betalingen
Korter dan 1 jaar	3.671	1.066	2.605	3.557	1.318	2.239
Tussen 1 jaar en 5 jaar	8.687	777	7.910	12.358	1.843	10.515
	12.358	1.843	10.515	15.915	3.161	12.754

Het kortlopende deel van de leaseverplichting op 31 december 2010 bedraagt 2,6 miljoen euro (31 december 2009: 2,2 miljoen euro). Dit betreft het aflossingsdeel van de leaseverplichting.

Ter financiering van investeringen met betrekking tot de verkeerstoren Schiphol Centrum is door LVNL in 1992 een 'financial lease' contract afgesloten. In 2002 is het contract voor tien jaar verlengd tot en met 26 augustus 2012. Op basis van het contract worden de jaarlijkse betalingsverplichtingen geïndexeerd. Het rentepercentage van de leaseverplichting in 2010 is 11,1 procent (2009: 11,1 procent).

De leaseverplichting bestaat uit hoofde van het leasecontract voor de verkeerstoren Schiphol Centrum. LVNL heeft volgens het leasecontract de optie om op 26 augustus 2012, de verkeerstoren te kopen voor 6,8 miljoen euro of om de verkeerstoren te blijven leasen. Het bestuur van LVNL is voornemens om gebruik te maken van de koopoptie.

19. VOORUIT ONTVANGEN BATEN

De vooruit ontvangen baten zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Langlopende verplichtingen		
QTE	9.803	11.436
Activa in aanbouw	1.921	1.817
Subsidie	646	735
Totaal	12.370	13.988
Kortlopende verplichtingen		
QTE	1.634	1.634
Activa in aanbouw	104	313
Subsidie	736	743
Totaal	2.474	2.690
Totaal	14.844	16.678

De vooruit ontvangen baten vervallen als volgt:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Oorspronkelijk Saldo vooruit ontvangen baten	31 dec 2009 Saldo vooruit ontvangen baten	31 dec 2010 Saldo vooruit ontvangen baten	Looptijd		
				Minder dan 1 jaar	Tussen 1 en 5 jaar	Langer dan 5 jaar
QTE	27.094	13.070	11.437	1.634	6.536	3.267
Activa in aanbouw - vooruit ontvangen	2.308	2.130	2.025	104	417	1.504
Subsidies vooruit ontvangen	4.673	1.478	1.382	736	306	340
Totaal	34.075	16.678	14.844	2.474	7.259	5.111

QTE

LVNL heeft in 2001 een aantal (totaal zes) uitgaande headlease en terugkomende leasetransacties afgesloten aangaande hardware en software voor bepaalde gedeelten van de luchtverkeersleidingssystemen. Ingevolge deze transacties is aan de hardware en software een waarde van circa US \$ 250 miljoen toegekend en tegelijkertijd heeft LVNL een terughuurverplichting op zich genomen. De looptijd van de headlease-transacties is vijftwintig jaar en van de leasetransacties twintig jaar. Het juridische en het economische eigendom van de bij deze transactie betrokken delen van de luchtverkeersleidingssystemen berust bij LVNL.

De financiering van de transacties vindt plaats via derden. De waarde van de uitstaande debt en equity securities die bij derden (mede tot zekerheid) zijn geplaatst bedraagt ultimo 2010 US \$ 236,1 miljoen (2009: US \$ 239,2 miljoen). Dit komt overeen met de contante waarde van de toekomstige leaseverplichtingen per hetzelfde moment. Ultimo 2010 bedraagt de nominale terughuurverplichting voor 2010 US \$ 29,0 miljoen (2009: US \$ 20,7 miljoen) en voor de komende vijf jaar US \$ 164,7 miljoen (2009: US \$ 160,9 miljoen). LVNL heeft door middel van een 'Letter



of Credit' ter waarde van US \$ 43,5 miljoen (2009: US \$ 47,2 miljoen) aanvullende zekerheden verstrekt. Over deze bedragen wordt geen koersrisico gelopen.

Er is voor LVNL een terugbetalingsverplichting indien de transacties (headlease en lease) voortijdig op grond van in de contracten aangegeven omstandigheden moeten worden ontbonden. De mogelijke afwikkelingsverplichting boven op de bestaande leaseverplichtingen bij voortijdige ontbinding van de transacties bedraagt ultimo 2010 US \$ 28,2 miljoen (2009: US \$ 31,7 miljoen).

Als gevolg van de transacties heeft LVNL in 2001 per saldo 27,1 miljoen euro als (toekomstige) bate uit hoofde van de transactie ontvangen. Deze bate valt lineair vrij over de looptijd van de transactie (zie toelichting 9).

Op de leaseovereenkomst zijn voorwaardelijke en onvoorwaardelijke rechten en verplichtingen van toepassing. LVNL staat voor vrijwel al deze verplichtingen garant. In deze garanties zijn begrepen de vergoedingen voor de eigen vermogenscomponenten van de mogelijk vervroegd te beëindigen leases.

De leaseovereenkomst is een lange termijn financieringscontract waarbij LVNL de gebruiks- en vergelijkbare rechten op bedrijfsactiva met een lange economische levensduur, langdurig heeft overgedragen aan Amerikaanse investeerders, dan wel aan specifiek daartoe voor die investeerders opgerichte Amerikaanse trusts en vervolgens die activa voor eenzelfde periode teruggehuurd (geleasd) van de Amerikaanse investeerders dan wel trusts. De structuur van het samenstel van daartoe aangegane transacties leidt ertoe dat de rechten en verplichtingen onder de QTE-leaseovereenkomst, net als in voorgaande jaren, niet op de balans van LVNL zijn opgenomen.

Early Buy Out (EBO-) optie

De QTE-leaseovereenkomst kan vervroegd worden beëindigd ten gevolge van in de documentatie bepaalde gebeurtenissen. Vervroegde beëindiging kan onder meer (maar niet exclusief) het gevolg zijn van veranderingen in de Nederlandse wetgeving die, binnen de kaders van en onderhevig aan specifieke bepalingen in de QTE-leaseovereenkomst, een tegengesteld effect kunnen hebben op de belangen van de investeerders en andere betrokken partijen. In aanvulling op de beëindigingssituatie zoals hiervoor bedoeld, voorziet de overeenkomst in een zogenoemde Early Buy Out (EBO) optie (1 januari 2018). Deze EBO-optie is in financiële zin vooralsnog de meest geschikte optie om de QTE-transactie te beëindigen. Derhalve is de bijbehorende datum het uitgangspunt voor de berekening van de kosten, opbrengsten en waarden van de QTE-leaseovereenkomst.

Valutarisico's en renterisico's

Aan het eind van de onderscheiden leaseperioden heeft LVNL, onder bepaalde voorwaarden, het recht de gebruiks- en vergelijkbare rechten van de trusts op het onderliggende actief terug te kopen tegen een prijs en onder voorwaarden die bij het aangaan van de transactie zijn overeengekomen, de zogenoemde terugkoopoptie. Teneinde voldoende middelen beschikbaar te hebben om de uitoefenprijs van de terugkoopoptie te kunnen betalen, is bij het aangaan van de oorspronkelijke QTE-leaseovereenkomst een deel van de opbrengst in US dollars in een speciaal daarvoor opgerichte organisatie ondergebracht en geïnvesteerd tegen vaste rentes. Het renterisico doet zich alleen voor in de situatie dat één van de relevante partijen in de QTE-transactie door het minimaal vereiste kredietwaardigheidsniveau van AA- daalt. In dat geval voorziet de overeenkomst in mogelijkheden om aanvullende zekerheden te stellen.

Het valutarisico speelt alleen met betrekking tot het afwikkelingsbedrag met betrekking tot de EBO-optie (US \$ 0,3 miljoen) en eventuele US dollar claims indien zich een voortijdige beëindiging voordoet op initiatief c.q. als gevolg van het in gebreke zijn door LVNL. Dit risico wordt op dit moment als niet materieel beschouwd.

Beheer van de QTE-leaseovereenkomst

Voor het beheer van deze QTE-overeenkomst heeft LVNL een multidisciplinaire stuurgroep samengesteld om de financiële risico's die voortvloeien uit deze overeenkomst periodiek te bespreken. In het licht van de kredietcrisis en de mogelijke weerslag daarvan op bij de transactie betrokken partijen en de transactie zelf zijn alle risico's verbonden aan deze transactie beoordeeld door de stuurgroep. Deze beoordeling heeft uitgewezen dat nog steeds voldaan wordt aan de eisen in de documentatie en er geen concrete aanwijzingen zijn dat dit op termijn niet meer het geval zou kunnen zijn.

Activa in Aanbouw - vooruit ontvangen

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

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

In 2010 is voor de radardekking Noordzee geen bijdrage ontvangen van NOGEPa. De ingebruikname van de radardekking staat gepland voor 2011. In 2008 is de uitgebreide radiodekking ten behoeve van de helikopteroperatie boven de Noordzee geactiveerd, de hierop vrijgevallen bijdrage in 2010 van 0,1 miljoen euro (2009: 0,1 miljoen euro) is verantwoord als subsidie onder de overige opbrengsten.

Subsidies - vooruit ontvangen

De vooruit ontvangen subsidies zijn uit hoofde van de investeringspremieregeling voor investeringen in materiële vaste activa en tegen nominale waarde gewaardeerd.

De vrijval van deze subsidies verloopt lineair met de looptijd van de afschrijvingen en bedraagt 0,1 miljoen euro in 2010 (2009: 0,1 miljoen euro).



20. PERSONEELSBELONINGEN

Het verloop in 2010 van de voorziening personeelsbeloningen is als volgt gespecificeerd:

	FLNA Rotterdam, Eelde en Beek	Ontslag- vergoedingen IUB 2009	Ontslag- vergoedingen IUB 2010	Gratificatie bij ambtsjubilea	Overige personele voorzieningen	Totaal
<i>(bedragen in € 1.000)</i>						
Saldo per 1 januari 2010	29.158	18.430	-	6.027	3.439	57.054
Exploitatie boekjaar:						
Rente over de verplichting In verslagjaar getroffen voorziening	1.374	390		276	89	2.129
Dotaties aan voorziening	388	2.313		322	904	3.927
Vrijval voorziening		-2.950	2.350	-	-112	-3.062
Actuarieel verlies / winst (-)	267	-150	-	221	7	345
						0
	2.029	-397	2.350	819	888	5.689
Onttrekking voorziening						
Uitbetaalde uitkeringen in het boekjaar	3.543	8.082	914	802	707	14.048
Saldo per 31 December 2010	27.644	9.951	1.436	6.044	3.620	48.695

FLNA Rotterdam, Eelde en Beek

De FLNA voorziening voor Rotterdam, Eelde en Beek omvat de contante waarde van de opgebouwde FLNA-rechten voor de medewerkers op deze luchthavens. De voorziening is gevormd voor de FLNA-rechten van verkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek, die reeds zijn gefinancierd in het kader van de doorgevoerde herstructurering als gevolg van het overheidsbesluit de regionale luchthavens niet langer van nationaal belang te achten en de rijksbijdrage in de exploitatie van deze luchthavens te reduceren. Voor de overige FLNA-rechten van de verkeersleiders op Schiphol en de nog niet gefinancierde FLNA-rechten van verkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek heeft LVNL geen voorziening gevormd.

Aan de waardering van de voorziening ligt een actuariële berekening ten grondslag. Bij de berekening is geen rekening gehouden met een verwacht beleggingsrendement omdat LVNL niet beschikt over beleggingen voor de financiering van deze verplichting. In deze berekening is voor 2010 een disconteringsvoet gehanteerd van 4,5 procent (2009 5,00 procent). Voor de verwachte loonstijging en indexatie van de FLNA-uitkering is aansluiting gezocht bij de door LVNL doorgevoerde loonontwikkeling in de opgestelde meerjarenbegroting 2011 tot 2015 die is goedgekeurd door de minister. De jaarlijkse loonontwikkeling en indexatie van de FLNA uitkeringen zijn voor de jaren 2011 tot 2012 variabel vastgesteld en varieert van 0 procent tot 1,08 procent, vanaf 2013 is een indexatie van 1,5 procent gehanteerd. Veronderstellingen ten aanzien van toekomstige sterftcijfers zijn gebaseerd op gepubliceerde statistische gegevens en sterftetabellen. In de berekening is uitgegaan van de AG-prognosetafel 2010-2060, met ervaringssterfte.

Voor alle uitkeringen aan deelnemers geboren na 1 januari 1950 is rekening gehouden met de boeteheffing die moet worden betaald bij de uitbetaling van de FLNA-rechten (26 procent over de uitkeringen tot en met 2010 en vanaf 2011 52 procent).

De verwachte FLNA-last in het boekjaar 2011 bedraagt:

	2011	2010
Rente over de verplichting	1.183	1.374
Aan dienstjaar toegerekende rechten	425	388
Totaal	1.608	1.762

Naar verwachting zal er in 2011 een bedrag van 3,6 miljoen euro worden onttrokken. In de periode 2012 tot en met 2015 zal naar verwachting een bedrag van 11,3 miljoen euro worden onttrokken.

Ontslagvergoedingen

Inkomsten en Uitgaven in Balans 2009

Het bestuur heeft het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans' geïnitieerd om de financiële positie van LVNL te verbeteren. Eén van de doelen van dit programma is een personeelsreductie van honderd fte ondersteunende staf binnen twee jaar. In 2009 is door het management invulling gegeven aan dit plan en is reeds een groot aantal vertrekregelingen met medewerkers overeengekomen. Deze vertrekregelingen zijn in alle gevallen individueel maatwerk met het oog op het begeleiden van medewerkers van werk naar werk. Hiermee wordt zoveel als mogelijk tegemoet gekomen aan de individuele situatie van medewerkers en wordt tevens voorkomen dat medewerkers gebruik moeten maken van hoge wachtgeldvergoedingen. Met een aantal medewerkers is LVNL ultimo 2010 nog niet tot een vertrekregeling gekomen. Voor deze medewerkers is de wachtgeldverplichting in deze ontslagvergoedingen opgenomen. Hierbij is rekening gehouden met een inschatting door het management van de slagingskansen op een succesvolle in-/externe plaatsing in een nieuwe baan.

In deze berekening zijn de verplichtingen die langer lopen dan 12 maanden na dit boekjaar (de wachtgeldverplichtingen) verdisconteerd tegen een disconteringsvoet van 3,21 procent (2009: 2.87 procent). Daarnaast is er in deze voorziening rekening gehouden met een gemiddelde loonstijging van tussen de 0 en vanaf 2013 1,5 procent per jaar.

Naar verwachting zal er in 2011 een bedrag van 2,2 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht. In de periode 2012 - 2015 zal naar verwachting 4,3 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht.

Inkomsten en Uitgaven in Balans 2010

In het vervolg op het programma 'Inkomsten en Uitgave in Balans' heeft het LVNL-bestuur medio 2010 besloten om de ingeslagen weg van optimalisatie en efficiencyverbetering 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 minimaal 28 fte. LVNL heeft voor deze medewerkers een ontslagvoorziening gevormd op basis van de overeengekomen ontslagvergoedingen dan wel de wachtgeldregeling die van toepassing is op medewerkers waarmee nog geen overeenstemming is bereikt.

In deze berekening zijn de verplichtingen die langer lopen dan 12 maanden na dit boekjaar (de wachtgeldverplichtingen) verdisconteerd tegen een disconteringsvoet van 3,21 procent. Daarnaast is er in deze voorziening rekening gehouden met een gemiddelde loonstijging van tussen de 0 en vanaf 2013 1,5 procent per jaar.



Naar verwachting zal er in 2011 een bedrag van 0,2 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht. In de periode 2012 - 2015 zal naar verwachting 0,9 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht.

Gratificatie bij ambtsjubilea

De voorziening gratificatie bij ambtsjubilea is gebaseerd op de contante waarde van de toekomstige ambtsjubilea-uitkeringen. Aan de bepaling van de hoogte van de voorziening ligt een actuariële berekening ten grondslag. De voornaamste actuariële veronderstellingen zijn:

	2010	2009
Disconteringsvoet	4,30%	4,60%
Verwacht beleggingsrendement	n.v.t.	n.v.t.
Algemene loonstijging	1,50%	1,50%
Kostenopslagen	Geen	Geen

Veronderstellingen ten aanzien van toekomstige sterftcijfers zijn gebaseerd op gepubliceerde statistische gegevens en sterftetabellen. In de berekening is uitgegaan van de meest recente sterftetabel GBM/GBV 2000-2005 met een leeftijdsterugstelling van vijf jaar voor mannen en drie jaar voor vrouwen.

De verwachte jaarlast in 2011 is:

	2011	2010
Rente over de verplichting	261	276
Aan dienstjaar toegerekende rechten	312	322
Totaal	573	598

Naar verwachting zal er in 2011 een bedrag van 0,6 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht. In de periode 2012 - 2015 zal naar verwachting 2,0 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht.

Overige personele voorzieningen

In de overige personele voorzieningen zijn voorzieningen opgenomen voor: wachtgeldregelingen, 55+ regeling, ontslagvergoedingen en aanvullende uitkeringen bij arbeidsongeschiktheid. In 2010 is 0,7 miljoen euro (2009: 0,7 miljoen euro) ten laste gebracht van deze voorziening.

De disconteringsvoet ultimo 2010 is 2,83 procent (2009: 2,87 procent).

Naar verwachting zal in 2011 een bedrag van 0,7 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht. In de exploitatierekening 2011 zal de jaarlast bestaan uit de rente over de verplichting van 0,1 miljoen euro.

In de periode 2012 tot 2015 zal een bedrag van 1,7 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht.

21. OVERIGE VOORZIENINGEN

De overige voorzieningen zijn als volgt gespecificeerd:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	QTE	Verlieslatend contract	Totaal
Saldo per 1 januari 2010	850	789	1.639
Dotatie / vrijval (-)	51	28	79
In verslagjaar gebruikte voorziening	-84	-220	-304
Oprenting voorziening	24	8	32
Saldo per 31 december 2010	841	605	1.446
Looptijd			
- korter dan 1 jaar	83	220	303
- langer dan 1 jaar en korter dan 5 jaar	189	385	574
- langer dan 5 jaar	569	0	569
	841	605	1.446

LVNL heeft een voorziening gevormd met betrekking tot het beheer van de QTE-transactie. Hieronder vallen onder andere de kosten voor vereiste Letters of Credit en overige verplichtingen uit hoofde van deze transactie.

Disconteringsvoet is 2,4 procent voor 2010 (2009: 2,8 procent).

De verwachte onttrekking over 2011 is 0,1 miljoen. In de periode 2012 en 2013 zal een bedrag van 0,4 miljoen ten laste van de voorziening worden gebracht.

In 2008 heeft LVNL een verlieslatend contract afgesloten. Het contract loopt af in 2013. LVNL heeft voor de verplichting uit hoofde van de verdisconteerde toekomstige betalingen verminderd met de verwachte opbrengsten een voorziening getroffen. De disconteringsvoet is 1,0 procent voor 2010 (2009: 1,0 procent).

De verwachte onttrekking over 2011 is 0,2 miljoen. In de periode 2012 tot en met 2013 zal een bedrag van 0,2 miljoen ten laste van de voorziening worden gebracht.



22. HANDELS- EN OVERIGE SCHULDEN

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

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Personeelsgerelateerde schulden	6.320	5.843
Belastingen en sociale verzekeringspremies	8.793	8.090
Crediteuren	2.395	2.776
Overige schulden	1.785	2.220
Nog te betalen rente	1.274	852
Inhuur personeel	146	77
KNMI	740	760
NSA	273	250
Totaal	21.726	20.868

LVNL stort het deel van het KNMI in de geïnde heffingen direct af aan het KNMI. Hierdoor draagt LVNL geen volumerisico. De schuld aan het KNMI bedraagt het KNMI-deel van de in december ontvangen heffingen en-route, terminal en NSAA.

De personeelsgerelateerde schulden worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Vakantietoelagen	3.582	3.703
Verlofdagen	2.007	2.048
Overige personeelsgerelateerde schulden	731	92
Totaal	6.320	5.843

De belastingen en sociale verzekeringspremies worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Loonheffing	6.474	6.205
Omzetbelasting	556	48
Pensioenpremie	1.763	1.837
Totaal	8.793	8.090

De overige schulden worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Overige personeelskosten	105	82
Advieskosten	349	792
Diensten derden	96	61
Onderhoudskosten	759	796
Energiekosten	174	168
Diverse algemene kosten	302	321
Totaal	1.785	2.220

23. FINANCIËLE INSTRUMENTEN

Kredietrisico

LVNL loopt alleen kredietrisico over het debiteurensaldo en acht dit risico gering. Onderstaand overzicht geeft inzicht in de ouderdom van de debiteuren per 31 december 2010:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Bruto	Voorzien	Netto
Niet vervallen	34.192		34.192
3-6 maanden vervallen	222	-101	121
Meer dan 6 maanden vervallen	1.610	-1.610	-
Totaal	36.024	-1.711	34.313

De ouderdom van de debiteuren per 31 december 2009:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Bruto	Voorzien	Netto
Niet vervallen	31.247	-	31.247
3-6 maanden vervallen	234	-174	60
Meer dan 6 maanden vervallen	1.312	-1.312	-
Totaal	32.793	-1.486	31.307

Mutaties in de voorziening voor oninbaarheid zijn als volgt te specificeren:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Stand per 1 januari	-1.486	-1.100
Onttrekkingen	45	110
Dotaties	-270	-496
Totaal	-1.711	-1.486



Liquiditeitsrisico

LVNL loopt een liquiditeitsrisico over verplichtingen uit hoofde van leningen en op de financiële leaseverplichtingen.

In onderstaand overzicht zijn alleen de hoofdsombetalingen opgenomen en geen rentestromen omdat LVNL van mening is dat dit geen wezenlijk verschil zou geven.

De resterende looptijd van de verplichtingen uit hoofde van leasecontracten en leningen is als volgt:

Per 31 december 2010

(bedragen in € 1.000)	Totaal	< 1 jaar	> 1 jaar en < 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	79.215	11.400	37.713	30.102
Financiële leaseverplichtingen	12.358	3.671	8.687	
Totaal	91.573	15.071	46.400	30.102

Per 31 december 2009

(bedragen in € 1.000)	Totaal	< 1 jaar	> 1 jaar en < 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	51.525	10.100	33.625	7.800
Financiële leaseverplichtingen	15.915	3.558	12.357	-
Totaal	67.440	13.658	45.982	7.800

Valutarisico

LVNL loopt enkel valutarisico's op openstaande posities ten aanzien van handels- en overige schulden. LVNL acht dit risico gering.

Renterisico

Op de verslagdatum zag het renteprofiel van de rentedragende financiële instrumenten van LVNL er als volgt uit:

(bedragen in € 1.000)	Boekwaarde	
	2010	2009
<u>Instrumenten met een vaste rente</u>		
Financiële verplichtingen	-73.590	-43.400
<u>Instrumenten met een variabele rente</u>		
Financiële activa	45.613	31.331
Financiële verplichtingen	-5.625	-23.275
	39.988	8.056

Reële waarde-gevoeligheidsanalyse voor instrumenten met een vaste rente

Financiële activa en verplichtingen met een vaste rente worden door LVNL niet tegen reële waarde opgenomen met verwerking van waardeveranderingen in de exploitatierekening.

Kasstroomengevoeligheidsanalyse voor instrumenten met een variabele rente

Door een wijziging van honderd basispunten in de rente per 31 december 2010 zou het resultaat en het bestemmingsfonds met de hieronder vermelde bedragen zijn af- / toegenomen.

(bedragen in € 1.000)	2010			2009		
	Boek-waarde	Resultaat		Boek-waarde	Resultaat	
		Rente + 100 bps	Rente - 100 bps		Rente + 100 bps	Rente - 100 bps
Financiële activa						
Debiteuren	34.313	368	-368	31.307	313	-313
Rekening-courant Ministerie van Financiën	11.273	113	-113	-	-	-
Geldmiddelen en kasequivalenten	27	0	0	24	0	0
	45.613	481	-481	31.331	313	-313
Financiële verplichtingen						
Rekening-courant Ministerie van Financiën	-	-	-	15.150	-152	152
Leningen	5.625	-56	56	8.125	-81	81
	5.625	-56	56	23.275	-233	233
Gevoeligheid kasstromen (netto)		425	-425		80	-80

Reële waarde versus boekwaarde van de financiële activa en verplichtingen

Gezien de beperkte renterisico's op de financiële activa en verplichtingen is er bij LVNL geen materiële afwijking tussen de boekwaarde en de reële waarde van de financiële instrumenten.



24 NIET UIT DE BALANS BLIJKENDE VERPLICHTINGEN

De voorwaardelijke en investeringsverplichtingen bestaan onder meer uit:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Materiële vaste activa in bestelling en huurcontracten	22.809	2.298
Overige inkoopverplichtingen	9.040	7.879
Verplichting jegens de Staat der Nederlanden	6.645	6.645
Totaal	38.494	16.822

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 zal opeisbaar zijn op het moment dat LVNL in liquidatie gaat, overgenomen wordt of fuseert.

Indien de QTE-transactie voortijdig wordt beëindigd (voor 1 januari 2018) dan ligt bij LVNL het risico om de afwikkelingsverplichting op de nog te betalen leasetermijnen te voldoen. Op dit moment voorziet LVNL geen risico dat de QTE-transactie vroegtijdig zal worden ontbonden. Voor nadere details wordt verwezen naar toelichting 19: 'Vooruit ontvangen baten'.

Juridische procedures

De Rechtbank Haarlem wees op 14 november 2007 de vorderingen van Chipshol Holding BV af. Deze vorderingen waren gebaseerd op vermeend onrechtmatig handelen van LVNL met betrekking tot ruimtelijke plannen van een gebied in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. In februari 2008 werd door Chipshol hoger beroep ingesteld. Het Gerechtshof oordeelde op 15 december 2009 dat LVNL in maart 1999 en in de periode 29 november 2002 tot 18 oktober 2005 onrechtmatig heeft gehandeld jegens Chipshol. Volgens het hof heeft LVNL in deze perioden onvoldoende inzicht gegeven in de bezwaren van LVNL tegen de door Chipshol ingediende bouwplannen. Het Gerechtshof oordeelde overigens ook dat Chipshol - naar eigen zeggen - voor de periode 23 november 2002 tot 30 januari 2003, reeds schadeloos is gesteld. De eveneens door Chipshol gestelde onrechtmatigheid van LVNL over (andere) perioden vanaf 1996 werd door het hof afgewezen. Over deze perioden heeft LVNL wel voldoende inzicht gegeven in de bezwaren tegen de toenmalige (globale) bouwplannen.

Het hof gaf verder aan dat het er in dit geding slechts om gaat vast te stellen of de mogelijkheid bestaat dat Chipshol door de onrechtmatige (want onvolledige) mededelingen van LVNL, (vertragings)schade heeft geleden. Voor de vraag of Chipshol daadwerkelijk schade heeft geleden en in dat geval de hoogte van de schade, verwees het hof naar een apart te voeren schadestaatprocedure. Van een dubbele schadevergoeding aan Chipshol kan - ook volgens het hof - geen sprake zijn.

LVNL kan zich in de gestelde onrechtmatigheid niet vinden en heeft op 12 maart 2010 cassatie aangetekend tegen de uitspraak. Chipshol heeft ook (incidenteel) cassatieberoep ingesteld.

Naast de hierboven genoemde procedures loopt er nog een beperkt aantal kleine procedures. Hiervoor zijn indien nodig reserveringen getroffen.

Voorziening FLNA

De verplichting uit hoofde van de niet afgefinancierde opgebouwde FLNA-rechten bedraagt 221 miljoen euro per 31 december 2010 (2009: 194 miljoen euro).

Aan de waardering van de voorziening ligt een actuariële berekening ten grondslag. Bij de berekening is geen rekening gehouden met een verwacht beleggingsrendement omdat LVNL niet beschikt over beleggingen voor de financiering van deze verplichting. In deze berekening is voor 2010 een disconteringsvoet gehanteerd van 4,5 procent (2009 5,00 procent). Voor de verwachte loonstijging en indexatie van de FLNA-uitkering is aansluiting gezocht bij de door LVNL doorgevoerde loonontwikkeling in de opgestelde meerjarenbegroting 2011 tot 2015 die is goedgekeurd door de minister. De jaarlijkse loonontwikkeling en indexatie van de FLNA-uitkeringen zijn voor de jaren 2011 tot 2013 variabel vastgesteld en variëren van 0 procent tot 1,08 procent, vanaf 2013 is een indexatie van 1,5 procent gehanteerd. Veronderstellingen ten aanzien van toekomstige sterftcijfers zijn gebaseerd op gepubliceerde statistische gegevens en sterftetabellen. In de berekening is uitgegaan van de AG-prognosetafel 2010-2060, met ervaringssterfte.

Voor alle uitkeringen aan deelnemers geboren na 1 januari 1950 is rekening gehouden met de boeteheffing die moet worden betaald bij de uitbetaling van de FLNA-rechten (26 procent over de uitkeringen tot en met 2010 en vanaf 2011 52 procent).

De regeling wordt gefinancierd zodra de uitkeringen zich voordoen.

25. TOELICHTING OP HET GECONSOLIDEERDE KASSTROOMOVERZICHT

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de directe methode.

LVNL verricht voor EUROCONTROL en het KNMI een kassiersfunctie.

De ontvangen heffingen en-route bevatten ook de inning van de heffingen voor EUROCONTROL en het KNMI voor de dienstverlening ten behoeve van de en-route gebruikers. De ontvangen heffingen terminal respectievelijk ontvangen heffingen helikopters bevatten ook de inning van de heffingen voor het KNMI voor de dienstverlening ten behoeve van de terminal respectievelijk de NSAA-gebruikers.

De betalingen aan EUROCONTROL zijn het saldo van de voorlopige kosten EUROCONTROL die jaarlijks in november door de Enlarged Committee for Route Charges (EUROCONTROL) worden vastgesteld en de bijdrage die LVNL ontvangt ter dekking van vrijgestelde vluchten/VFR en de bijdrage Rijk voor de regionale luchthavens.

De betalingen KNMI betreft de afstorting door LVNL voor het deel van KNMI in de geïnde heffingen.



26. SPECIFICATIE NAAR HEFFINGSZONE

LVNL verleent haar diensten vanaf 1 januari 2008 in de volgende luchtverkeersgebieden die als product kunnen worden beschouwd:

- 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 Schiphol, Rotterdam, Eelde en Beek.
- c) NSAA. De NSAA-dienstverlening betreft met name het helikopterverkeer in het gebied North Sea Area Amsterdam.

Met uitzondering van de NSAA-heffingszone is er een positief resultaat behaald op de heffingszones.

2010	Totaal	En-route	Terminal	NSAA
<i>(bedragen in € 1.000)</i>				
Omzet	161.071	109.144	50.928	999
Overige opbrengsten	<u>9.726</u>	<u>1.781</u>	<u>7.820</u>	<u>125</u>
Bedrijfsopbrengsten	170.797	110.925	58.748	1.124
Bedrijfslasten	157.168	104.320	51.304	1.544
Financiële baten en lasten	5.790	2.960	2.803	27
Resultaat	7.839	3.645	4.641	-447

2009	Totaal	En-route	Terminal	NSAA
<i>(bedragen in € 1.000)</i>				
Omzet	155.606	104.065	50.202	1.339
Overige opbrengsten *	<u>8.188</u>	<u>1.771</u>	<u>5.753</u>	<u>664</u>
Bedrijfsopbrengsten	163.794	105.836	55.955	2.003
Bedrijfslasten *	181.412	120.794	59.052	1.566
Financiële baten en lasten	5.463	2.742	2.660	61
Resultaat	-23.081	-17.700	-5.757	376

27. GERELATEERDE PARTIJEN

De volgende gerelateerde partijen worden door LVNL onderscheiden:

De Nederlandse Staat en de minister van Infrastructuur en Milieu

De Staat der Nederlanden is verantwoordelijk voor de wetgeving met betrekking tot het verlenen van Luchtverkeersleiding. Uit artikel 5.14 lid 1 Wet luchtvaart blijkt dat binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersleiding kan worden verleend door: a) LVNL en b) de minister van Defensie. Uit artikel 5.14 lid 2 Wet luchtvaart blijkt dat de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Defensie tezamen bepalen welke instanties luchtverkeersdienstverlening mogen geven.

De in de jaarrekening opgenomen 'Bijdrage Rijk' is toegekend door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Dochterondernemingen

In de jaarrekening van LVNL zijn de gegevens van Vredesicht Schiphol B.V. en Vredesicht Schiphol II B.V. tot en met Vredesicht Schiphol VII B.V. volledig opgenomen. Deze vennootschappen zijn honderd procent dochtermaatschappijen van LVNL.

<u>Naam</u>	<u>Plaats van vestiging</u>	<u>Direct / indirect belang</u>
Vredesicht Schiphol B.V.	Schiphol-Oost	100%
Vredesicht Schiphol II B.V.	Schiphol-Oost	100%
Vredesicht Schiphol III B.V.	Schiphol-Oost	100%
Vredesicht Schiphol IV B.V.	Schiphol-Oost	100%
Vredesicht Schiphol V B.V.	Schiphol-Oost	100%
Vredesicht Schiphol VI B.V.	Schiphol-Oost	100%
Vredesicht Schiphol VII B.V.	Schiphol-Oost	100%

De vennootschappen Vredesicht Schiphol II B.V. tot en met Vredesicht Schiphol VII B.V. zijn opgericht ten behoeve van de 'cross-border lease' constructie Qualified Technological Equipment (QTE).

Vredesicht Schiphol B.V. is opgericht voor het verrichten van verhuuractiviteiten. Deze vennootschap is niet actief.

Joint ventures

LVNL heeft de volgende joint ventures:

- Stichting KDC (Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol)
- Stichting Bas (Bewonersaanspreekpunt Schiphol).

<u>Naam</u>	<u>Plaats van vestiging</u>	<u>Direct / indirect belang</u>
Stichting KDC	Schiphol-Oost	33%
Stichting Bas	Schiphol-Oost	50%

Deze joint ventures worden gewaardeerd volgens de netto vermogenswaarde methode. Voor 2009 en 2010 is de netto vermogenswaarde van deze joint ventures gelijk gesteld 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 2010 bedragen de kosten voor Stichting KDC 88 duizend euro (2009: 52 duizend euro) en voor Stichting Bas 208 duizend euro (2009: 229 duizend euro).

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 Verkeer en Waterstaat op voordracht van de raad van toezicht. Het bestuur van LVNL volgt de principes van een collegiaal bestuur. Het bestuur geeft leiding aan de organisatie en daarbinnen onderkende bedrijfsprocessen. Het bestuur hanteert het Reglement inrichting en bedrijfsvoering LVNL (Bestuurreglement), inclusief gedragscode voor leden van het bestuur. Per 1 januari 2010 bestond het bestuur uit de volgende leden:

- Ir. P. Riemens.
- J.F.M. van Rooijen.

Beloning voor het bestuur

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
<u>Vast inkomen</u>		
Ing. J.W. Klein Ikkink	0	247
Ir. P. Riemens	274	269
J.F.M Van Rooijen	241	56
<u>Variabele beloning</u>		
Ing. J.W. Klein Ikkink	-	-
Ir. P. Riemens	-	9
J.F.M Van Rooijen	-	-
<u>Pensioenkosten</u>		
Ing. J.W. Klein Ikkink	-	38
Ir. P. Riemens	45	41
J.F.M Van Rooijen	39	10
<u>Overige vergoedingen</u>		
Ing. J.W. Klein Ikkink	-	61
Ir. P. Riemens	31	29
J.F.M Van Rooijen	24	4

De bestuurders zijn voor zover van toepassing ook opgenomen in de rapportage welke uit hoofde van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (WOPT) moet worden opgesteld. De bovengenoemde bedragen kennen een andere berekeningswijze dan volgens de WOPT moet worden gehanteerd en zijn om die reden niet vergelijkbaar met de informatie uit het WOPT-overzicht. Voornaamste verschil is dat in bovenstaand overzicht wordt uitgegaan van het bruto loon terwijl in het WOPT-overzicht wordt uitgegaan van het fiscaal loon.

De pensioenkosten betreffen het werkgeversdeel van de pensioenkosten. De overige vergoedingen bestaan onder meer uit onkostenvergoedingen, de fiscale bijtelling lease-auto, het werkgeversdeel van de sociale verzekeringspremies alsmede een uitkering in 2009 in verband met het ambtsjubileum van ing. J.W. Klein Ikkink. Ing. J.W. Klein Ikkink is eind 2009 uitdienst getreden.

De bezoldiging van de individuele bestuurders wordt door de raad van toezicht vastgesteld.

Directie

De werkorganisatie onder het bestuur is ingedeeld in directoraten. Aan het hoofd van ieder directoraat staat een directielid dan wel general manager, belast met de leiding over het directoraat. Directieleden en de general managers worden benoemd door het bestuur.

De leden van de directie zijn:

- P.M. van Hoogstraten, general manager Regional Unit (tot 31 december 2009).
- Ir. H.H.M.J. Keetman, general manager Corporate Services.
- Drs. R.H.I. van Schoubroeck, manager Corporate Development (tot 31 december 2009)
- M. Beringer, director Procedures & Systemen (vanaf 1 januari 2010)
- J. Daams, general manager Strategy & Performance (vanaf 1 januari 2010)
- J.P. Schaap, director OPS (vanaf 1 januari 2010) .

De beloning van de voltallige directie is als volgt te specificeren:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2010	2009
Vast inkomen	675	448
Variabele beloning	49	36
Pensioenkosten	108	75
Overige vergoedingen	53	62
Totaal	885	621

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 Milieu voor een periode van vier jaar en zijn eenmaal herbenoembaar voor een tijdvak van vier jaar.

De raad van toezicht stelt de vergoedingen voor de voorzitter en de leden van de raad vast. De hoogte van deze vergoeding is gerelateerd aan de omvang van de organisatie en de gemiddelde tijdsbesteding. Aan de leden is een vergoeding toegekend van 14,5 duizend euro per jaar (2009: 14,5 duizend euro) per jaar en aan de voorzitter een vergoeding van 19 duizend euro per jaar (2009: 19 duizend euro).

Schiphol, 11 april 2011.

Het bestuur,
P. Riemens

J.F.M. van Rooijen



OVERIGE GEGEVENS

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan: de Raad van Toezicht en het Bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland

Verklaring betreffende de geconsolideerde jaarrekening

Wij hebben de in jaarverslag op pagina 44 tot en met 97 opgenomen geconsolideerde jaarrekening 2010 van Luchtverkeersleiding Nederland te Schiphol gecontroleerd. Deze geconsolideerde jaarrekening bestaat uit de geconsolideerde balans per 31 december 2010, de geconsolideerde exploitatierekening over 2010, het mutatieoverzicht geconsolideerd bestemmingsfonds en het geconsolideerde kasstroomoverzicht over 2010 en de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de belangrijke grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van het bestuur

Het bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland is verantwoordelijk voor het opmaken van de geconsolideerde jaarrekening die het bestemmingsfonds en het resultaat getrouw dient weer te geven in overeenstemming met artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad en de aanvullende brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gedateerd op 31 maart 2009 met onderwerp 'Toepassing IAS 19 jaarrekening LVNL', alsmede voor het opstellen van het jaarverslag. Het bestuur is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de geconsolideerde jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen na materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de geconsolideerde jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de geconsolideerde jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat. Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de geconsolideerde jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de geconsolideerde jaarrekening een afwijking van materieel belang als gevolg van fraude of fouten. Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de geconsolideerde jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van Luchtverkeersleiding Nederland. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door het bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de geconsolideerde jaarrekening. Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.



Oordeel

Naar ons oordeel geeft de geconsolideerde jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het bestemmingsfonds van Luchtverkeersleiding Nederland per 31 december 2010 en van het resultaat en de kasstromen over 2010 in overeenstemming met artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad en de aanvullende brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gedateerd op 31 maart 2009 met onderwerp 'Toepassing IAS 19 jaarrekening LVNL'.

Verklaring betreffende het jaarverslag

Tevens melden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de geconsolideerde jaarrekening.

Den Haag, 11 april 2011

KPMG ACCOUNTANTS N.V.

C. den Besten RA



LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN

AAA	Amsterdam Advanced Air traffic control system
AAS	Amsterdam Airport Schiphol
ABL	Analysebureau Luchtvaartvoorvallen
ABP	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
ACC	Amsterdam Area Control Centre
AMRUFRA	Amsterdam, Ruhr, Frankfurt
APP	Approach
ARTAS	ATM surveillance tracker and server
ATC	Air traffic control
ATFCM	Air traffic flow and capacity management
ATM	Air traffic management
b.d.	buiten dienst
Bas	Bewonersaanspreekpunt Schiphol
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
BTW	Belasting over de toegevoegde waarde
BV/B.V.	Besloten vennootschap
BZO	Beperkt zicht operaties
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
CBK	Centrum voor Beeldende Kunst
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CDA	Continuous descent approach
CDM	Collaborative decision making
CEO	Chief Executive Officer
CFMU	Central Flow Management Unit
CFO	Chief Financial Officer
COO	Chief Operating Officer
CRCO	Central Route Charges Office
CRO(S)	Commissie Regionaal Overleg (luchthaven Schiphol)
CS	Corporate Services
CvBLO	College van Belanghebbenden Luchtvaart Onderwijs
DFS	Deutsche Flugsicherung
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aérienne
EASA	European Aviation Safety Agency
EBO	Early buy out
EG	Europese Gemeenschap
ENAV	Società Nazionale per l'Assistenza al Volo
EU	Europese Unie
FAB	Functional Airspace Block
FABEC	FAB Europe Central
FLNA	Functioneel leeftijdsnon-activiteit
fte	full time equivalent



IAS(B)	International Accounting Standards (Board)
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFRIC	IFRS Interpretations Committee
IFRS	International Financial Reporting Standards
ISO	International Organization for Standardization
KDC	Knowledge and Development Centre
KIAL	Kennis en Innovatie Agenda Luchtvaart
KLM	Koninklijke LuchtvaartMaatschappij
KLPD	Korps Landelijke Politie Diensten
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
LA	Legal Affairs
LVB	Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MBA	Master of Business Administration
MT	Managementteam
MTOW	Maximum Take-Off Weight
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre
MVO	Maatschappelijk verantwoord ondernemen
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NOGEPA	Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie
NOMOS	Noise Monitoring System
NOTAM	Notice to airmen
NSA	National Supervisory Authority
NSAA	North Sea Area Amsterdam
NTI	Nationale Tevredenheidsindex
NV	Naamloze vennootschap
OPS	Operations
OR	Ondernemingsraad
OVV	Onderzoeksraad Voor Veiligheid
P&S	Procedures & Systems
PBO	Projected Benefit Obligation
QTE	Qualified Technological Equipment
RIASS	Runway Incursions Alerting System Schiphol
RLBV	Regeling loopbaanvorming voor uitvoerende operationele functies
RMI	Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol
RST	Runway Safety Team Schiphol
RU	Regional Unit
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak
S&P	Strategy & Performance
SES	Single European Sky
SESAR	SES Air Traffic Management Research
SIEP	Safety Information Exchange Programme
TMA	Terminal control area
TOD	Toeslag voor onregelmatige diensten
TWR	Tower
UAC	Upper Area Control Centre



VEM	Veiligheid, efficiency en milieu
VFR	Visual flight rules
VPS	Veiligheidsplatform Schiphol
WIA	Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen
WOPT	Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens
VCS	Voice Communication System
WW	Werkloosheidswet
ZBO	Zelfstandig bestuursorgaan